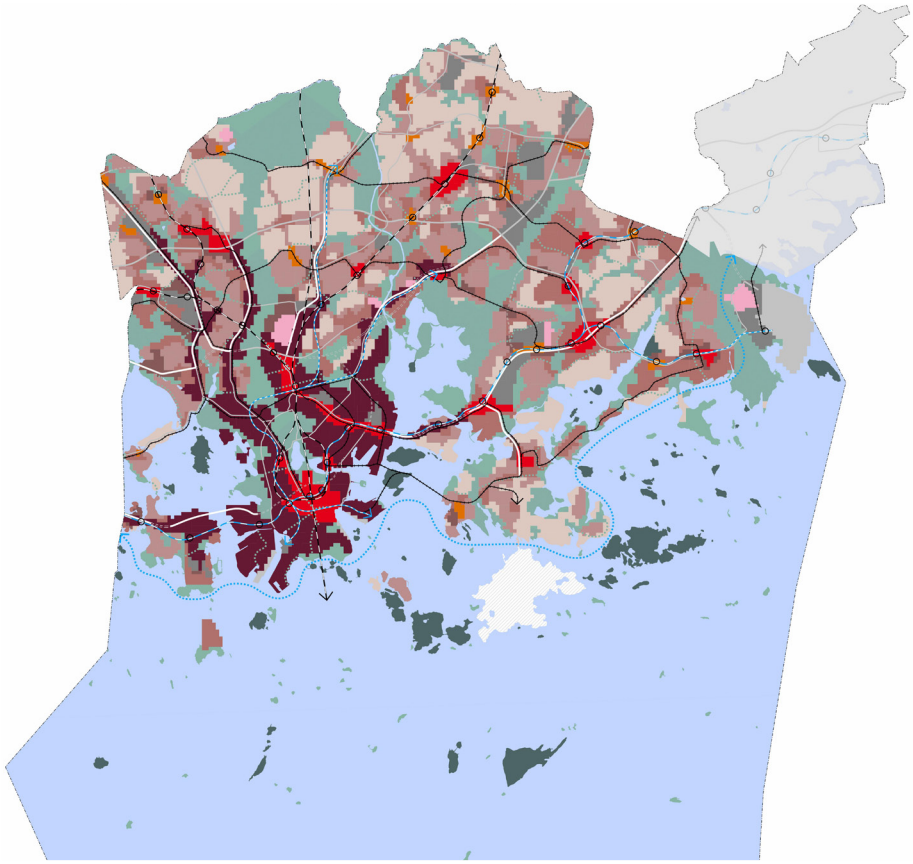
HELSINGIN YLEISKAAVA

Selostus

Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava
Luonnos, 25.11.2014



Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:44

Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

HELSINGIN YLEISKAAVA

Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava
Luonnos

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2014

Graafinen suunnittelu: Tsto
Taitto: Sari Yli-Tolppa

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2014

Sisältö

Johdanto 5

1 Tiivistelmä 7

2 Yleiskaavaratkaisu 10

2.1 Kaupunkirakenne ja liikennejärjestelmä 12
2.1.1 Verkostokaupungin keskustat 15
2.1.2 Asuntovaltaiset alueet 28
2.1.3 Toimitila-alueet 35
2.1.4 Virkistys- ja viheralueet 38
2.1.5 Yleiskaavan liikennejärjestelmä 44
2.1.6 Mitoitus 55
2.2 Kaupungin toimivuus ja liikkuminen 58
2.2.1 Väestö ja asuminen 58
2.2.2 Toimitilat ja työpaikat 60
2.2.3 Palvelut 62
2.3 Kaavamääräykset ja niiden tulkinta 76
2.4 Yleiskaavan oikeusvaikutukset 77

3 Yleiskaavan vaikutukset 78

3.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen 79
3.1.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja eheytymiseen 79
3.1.2 Vaikutukset liikenteeseen ja eri liikennemuotojen kehittämisedellytyksiin 82
3.1.3 Vaikutukset palveluverkkoon ja keskustojen kehitykseen 83
3.1.4 Vaikutukset saavutettavuuteen 85
3.1.5 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen 87
3.2 Vaikutukset luontoon, virkistykseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön 87
3.2.1 Vaikutukset luontoon, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin, luontoarvojen kannalta merkittäviin aluekokonaisuuksiin ja viherrakenteeseen 87
3.2.2. Naturavaikutusten arviointi 89
3.2.3 Vaikutukset virkistysalueisiin ja -reitteihin sekä viheralueverkostoon 90
3.2.4 Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuurimaisemaan, rakennusperintöön ja muinaisjäännöksiin 90
3.2.5 Vaikutukset pohja- ja pintavesiin sekä vesistöön 92
3.2.6 Vaikutukset maa- ja kallioperään 92
3.2.7 Vaikutukset ekologiseen kestävyyteen ja ilmastoon 92
3.3 Vaikutukset ihmisiin 94
3.3.1 Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset 94
3.3.2 Vaikutukset ympäristöterveyteen 95
3.4 Vaikutukset elinkeinoihin ja talouteen 96
3.4.1 Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin 96
3.4.2 Vaikutukset talouteen - yhdyskunta- ja energiatalous, kaupunkituottavuus 101
3.5 Muut kaavan merkittävät vaikutukset 103
3.5.1 Seudulliset vaikutukset ja vaikutukset valtakunnan tasolla 103
3.6 Yhteenveto yleiskaavan vaikutuksista 104

4 Yleiskaavan toteuttaminen ja seuranta 105

5 Suunnittelun vaiheet, osallistuminen ja vuorovaikutus ... 106

5.1 Viestintä ja vuorovaikutus ... 106
5.1.1 Aloitusvaiheen vuorovaikutus lyhyesti (2012-2013) ... 107
5.1.2 Yleiskaavaluonnoksen valmisteluun liittyvä vuorovaikutus (2013-2014) ... 107

6 Yhteenveto kaavoituksen eri vaiheissa esitetyistä mielipiteistä ... 109

6.1 Yhteenveto osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitetyistä mielipiteistä ... 109
6.2 Yhteenveto yleiskaavan luonnosvaiheessa esitetyistä mielipiteistä ... 109
6.3 Yhteenveto yleiskaavan luonnosvaiheessa tehdyn karttakyselyn analyysistä ... 110

7 Lopuksi: Nykytilanne Helsingissä ja seudulla ... 112

7.1 Helsingin ja seudun kaupunkirakenne ... 112
7.2 Ympäristö ... 112
7.2.1 Rakennettu ympäristö ... 112
7.2.2 Luonnonympäristö ... 115
7.3 Helsingin asema seudulla ja kansainvälisesti ... 116
7.4 Väestö ja asuminen ... 117
7.5 Toimitilat ja työpaikat ... 119
7.6 Liikenne ja liikkuminen ... 120
7.7 Palvelut, virkistys ja vapaa-aika ... 123
7.8 Yleiskaava 2002, tekeillä olevat osayleiskaavat ja maanalainen yleiskaava ... 126
7.9 Maanomistus ... 127

8 Yleiskaavaratkaisun lähtökohdat ... 128

8.1 Yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma 20.11.2012 ... 128
8.2 Visio 2050 ... 128
8.3 Liikkumisen kehittämisohjelma ... 134
8.4 Muut suunnitelmat ja tavoitteet ... 135
8.4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ... 135
8.4.2 Maakunnalliset ja seudulliset suunnitelmat ... 136
8.4.3 Helsingin strategiaohjelma 2013–2016 ... 137

Liite VAT-taulukko ... 139

Kaavaselostuksen liitteet ... 147

Maankäyttötarkastelut ja selvitykset ... 147
Vaikutusarviointiraportit ... 148
Yleiskaavatyöhön liittyvä oheismateriaali ... 148
Yleiskaavatyön aiempi valmisteluaineisto ... 149

Lähdeluettelo ... 149

Johdanto

Helsingin uuden yleiskaavan valmistelu on tullut vireille 13.11.2012.

Suunnittelualueena on koko Helsinki lukuun ottamatta Östersundomin aluetta, jonne ollaan parhaillaan laatimassa kuntien yhteistä yleiskaavaa. Yleiskaavan työohjelma ja tavoitteet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 20.11.2012. Yleiskaavan visio – pitkän tähtäimen kehityskuva – hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 3.12.2013 yleiskaavan pohjaksi. Yleiskaavan vision aikajänne yltää vuoteen 2050 saakka.

Yleiskaavaluonnos on valmisteltu vision pohjalta. Uusi yleiskaava valmistellaan siten, että Helsingin kaupunginvaltuusto voi tehdä siitä päätöksen vuonna 2016.

Yleiskaava on pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma, jolla ohjataan kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Helsingissä yleiskaava on laadittu noin kymmenen vuoden välein. Nykyinen yleiskaava (Yleiskaava 2002) sai lainvoiman vuonna 2007.

Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on mahdollistaa kaupunkilaisille jatkossakin hyvän kaupunkielämän puitteet ja yrittämiselle vahva perusta tiivistyvän, kestävän, joukkoliikenteeseen tukeutuvan kaupunkirakentamisen keinoin Helsingin erityispiirteet säilyttäen. Hyvään kaupunkielämään liittyy riittävä asuntotuotanto, palvelujen saatavuus, palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus sekä viihtyisä ja turvallinen kaupunkiympäristö ja riittävät virkistysalueet. Tulevaisuuden Helsinki voidaan myös nähdä hyvin toimivana ja resurssien käytön kannalta tehokkaasti johdettuna kaupunkina, jossa vaikutukset ovat ympäristön sietokykyyn nähden kohtuulliset ja hyväksyttävät.

Helsingissä on vuonna 2050 noin 860 000 asukasta ja 560 000 työpaikkaa. Helsinki on kansainvälinen pääkaupunki ja metropolialueen vahva urbaani ydin. Seudulla on 600 000 asukasta nykyistä enemmän. Nykyisenlainen liikenneverkko ei mahdollista tämän uuden väestömäärän sujuvaa liikkumista, tarvitaan muutos liikennejärjestelmässä. Kaikki uudet asukkaat eivät myöskään sukkuloi Helsingin nykyiseen ydinkeskustaan, tarvitaan keskustan laajentumisaluetta, jotta keskusta voi säilyä kilpailukykyisenä.

Yleiskaavassa liikenne ja maankäyttö sovitetaan entistä tiiviimmin toisiinsa. Tässä seudullisella liikennejärjestelmällä, erityisesti raideliikenneverkostolla on suuri rooli. Kaiken perusta on hyvä saavutettavuus. Tähän saakka henkilöautosaavutettavuus on ollut ylivoimainen kaikkialla Helsingin alueella joukkoliikennesaavutettavuuteen verrattuna, aivan ydinkeskustaa lukuun ottamatta. Uudessa yleiskaavassa halutaan varmistaa myös hyvä joukkoliikennesaavutettavuus kaikkialle. Kävely ja pyöräily priorisoidaan kulkumuodoista ennen kaikkia muita. Tämä tarkoittaa keskustamaista kaupunkirakennetta myös esikaupunkikeskuksissa. Tämä näkyy myös terminologiassa. Yleiskaavassa ei puhutakaan enää keskuksista vaan keskustoista. Kaupunkirakenteen tulee olla sellainen, että arjen palvelut saadaan läheltä.

Kaupunkitalous määrittää vahvasti yleiskaavan ratkaisua. Yleiskaavan ratkaisuilla on suuri merkitys Helsingin korkealle kaupunkituottavuudelle. Yleiskaavan tulee varmistaa vahvat yritysalueet, turvata riittävä asuntotarjonta, joka pitää asuntohinnat ja työvoimakustannukset kohtuullisina, sekä varmistaa saavutettavuudella hyvä työmarkkinoiden toimivuus. Ilmastonmuutos ja kaupunkien kyky sopeutua siihen sekä energiakysymykset ovat niin ikään keskeisessä asemassa. Teknisen infrastruktuurin osalta on kysymys erityisesti yhdyskunnan huoltovarmuuden turvaamisesta.

Yritysalueiden ja toimitilan säilyminen ja lisärakentamismahdollisuuksien turvaaminen on aivan keskeinen kysymys Helsingin kaupunkituottavuuden kannalta. Yleiskaavatyön aikana on noussut usein esiin työpaikka-alueiden muuttaminen asumiseen. Näillä alueilla on kuitenkin toimivia yrityksiä, joitten toiminta tai logistiikka ei mahdollista asumisen sijoittumista asuinalueiden yhteyteen. Tulevaisuudessa, kun polttoainekustannukset kasvavat, lähellä sijaitsevaan tuotekehitykseen perustuvan tuotannon rooli korostuu ja työvoiman hinta myös halpatyövoiman maissa kasvaa, tulee varautua yhä suuremmassa määrin siihen, että tuotannollisen toiminnan tilatarve ei Helsingissä enää vähene. Kestävän kaupunkirakentamisen näkökulmasta työpaikkojen tulee olla helposti saavutettavissa joukkoliikenteellä. Tähän Helsingin kantakaupunki ja nykyiset työpaikka-alueet tarjoavat hyvät mahdollisuudet ja siitä on yleiskaavassa pidetty kiinni. Uusia työpaikka-alueita yleiskaavassa ei ole osoitettu. Tämän vuoksi nykyisten toimivien alueiden säilyttäminen on ensiarvoisen tärkeää.

Elinkeinoelämän edellytys on myös työvoiman saatavuus ja hinta. Korkeat asumiskustannukset tai pitkä työmatka eivät saa muodostua esteiksi. Yleiskaavassa asumiseen on osoitettu riittävä määrä kaavavarantoa, jotta yleiskaavan pohjaksi laadittu väestön kasvun skenaario voi toteutua. Asumiseen osoitetut maankäyttövaraukset eivät kilpaile työpaikkarakentamisen kanssa. Keskusta-alueilla toiminnallinen kaupunkirakenne on sekoittunut.

Urbaaniin asumismuotoon perustuvat preferenssit ovat olleet kasvussa jo jonkin aikaa. Halutaan lisää kaupunkia. Kantakaupunkirakentamista on kuitenkin rajallinen määrä. Tätä rakennetta ei enää riitä kaikille ja hinnat ovat nousseet usean tavoittamattomiin. Asumistoiveet ovat eriytyneet ja tämä erilaisuus on tunnustettava. Hyvä kaupunki tarjoaa vaihtoehtoja. Yleiskaavaratkaisu, jossa kantakaupunkia laajennetaan, vastaa tähän urbaaniin asuintoiveeseen. Myös kantakaupungin kilpailukyvyn kannalta sen laajentuminen on mahdollistettava.

Hyvään kaupunkielämään kuuluvat riittävät virkistysalueet ja mahdollisuus nauttia luonnosta. Helsingille tyypillinen laajojen yhtenäisten viheralueiden jakama kaupunkirakenne on erityisyys, josta halutaan jatkossakin pitää kiinni. Urbaani kaupunkilainen tarvitsee puistoja, aukioita ja toreja kohtaamisen ja kaupunkitapahtumien paikkana. Meri on vahva elementti helsinkiläisessä maisemassa ja merenrantaa Helsingillä on paljon. Yleiskaavassa on haluttu nostaa meri ja merellinen virkistys aiempaa voimakkaammin esiin ja huolehtia myös sen saavutettavuudesta. Luontokokemus ja ekosysteemipalvelut ovat ihmisen hyvinvoinnin kannalta tärkeitä.

Viestinnällä ja vuorovaikutuksella on yleiskaavatyössä ollut erittäin suuri rooli. Tähän kuuluu blogi -muotoiset internet-sivut, joissa keskustelua käydään yleiskaavaan liittyvistä ajankohtaisista aiheista. Yleiskaavan aineistot löytyvät näiltä sivuilta. Tavoitteenasetteluvaiheessa ja visiovaiheessa on järjestetty teemakohtaisia, kaikille avoimia seminaareja. Kaavaluonnosvaiheessa info- ja näyttelytila Laiturilla järjestettiin alueellisia workshopeja kevättalvella 2014. Lisäksi nuoret ovat osallistuneet viikonloppusafarille ja heille on järjestetty valokuvauskilpailu. Kevättalvella 2014 järjestettiin myös karttakysely, jonka tulokset – 4 700 vastausta ja 33 000 paikannusta – julkaistiin avoimena datana. Tässä Helsinki on ollut edelläkävijä maailmanlaajuisesti.

1 Tiivistelmä

Helsinki on vuonna 2050 raideliikenteen verkostokaupunki, jossa on vahva, nykyistä laajempi pääkeskus. Nykyiset esikaupunkikeskukset ovat keskustoja, josta löytyy urbaania kaupunkirakennetta ja -elämää sekä kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä helposti saavutettavat arjen palvelut. Laajemmat palvelut ovat toimivan joukkoliikenteen päässä. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat työ- ja harrastusmatkoilla kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautoilun kanssa. Helsinki on myös viherverkostokaupunki, jossa virkistysalueiden saavutettavuus on hyvä.

Helsingin erityiset kilpailukykytekijät ovat historiallinen matala keskusta, merellisyys, matkustajalaivojen saapuminen suoraan kaupungin ytimeen sekä kaupungin keskustaan ulottuva Keskuspuisto ja muut laajat viheraluekokonaisuudet, vihersormet, jotka takaavat virkistysalueiden hyvän saavutettavuuden kaikkialta kaupungin alueelta. Yleiskaavaratkaisussa on pidetty kiinni näistä Helsingin vahvuuksista.

Nykyisellään moottoritiet tulevat liian syvälle kaupungin sisään, jolloin ne erottavat kaupunginosia toisistaan eikä yhtenäistä urbaania kaupunkirakennetta enää pysty syntymään nykyistä kantakaupunkia laajemmalle alueelle. Esikaupungeissa ja seudulla on heikko poikittainen saavutettavuus joukkoliikenteellä, joka haittaa palvelujen saavutettavuutta, työssäkäyntiä ja vapaa-aikaa. Tämä ja kaupunkirakenteen hajautuminen on ongelma koko seudun mittakaavassa. Yleiskaavassa esitetään ratkaisuja näihin kysymyksiin.

Kaupungin vetovoiman ja kilpailukyvyn sekä kaupunkituottavuuden parantamiseksi kantakaupunkia on laajennettu säteittäin. Sen mahdollistumiseksi uutta rakentamispotentiaalia on osoitettu huomattavasti nykyisten moottoriteiden tai moottoritiemäisten katujen varteen muuttamalla niitä kaupunkibulevardeiksi. Näillä alueilla on merkittävä osa uuden yleiskaavan kaavavarannosta.

Esikaupunkien keskusverkko on Vision 2050 mukainen. Keskukset tulee asemakaavoittaa kaupunkikeskustoiksi, joissa on toiminnallisesti sekoittunut kaupunkirakenne: asumista, virkistystä, palveluja sekä liike- ja muuta toimitilaa. Lähipalvelut ovat kävellen saavutettavissa. Kaupan suuryksikköjä ei saa rakentaa keskusta-alueiden ulkopuolelle lukuun ottamatta kaavassa erikseen esitettyjä alueita, joilla jo on suuria kaupan keskittymiä.

Kaavaratkaisussa keskusta-alueet on jaettu kolmeen luokkaan. Helsingin kantakaupungin toimitilapainotteinen ydinkeskusta sekä Pasila – Vallila – Kalasatama -akseli ja laajempia palveluja tarjoavat esikaupunkien keskustat on merkitty liike- ja palvelukeskustoiksi. Muut keskustamerkinnät ovat kantakaupunki ja lähipalveluja tarjoavat lähikeskustat. Kaikissa keskustoissa tulee rakentaa kävely-ympäristöä niin, että ainakin kaupunginosan keskeisten katujen maantasokerrokset ovat kivijalkaliiketilaa. Kantakaupunkia ja liike- ja palvelukeskustoja koskee lisäksi erityismääräyksiä ja vaatimus liike- ja toimitiloista kivijalassa on lähikeskustoja kattavampi. Citylogistiikan toimivuus on kantakaupungissa olennainen kävelykaupungin kannalta.

Yleiskaavassa asuntorakentamiseen on esitetty maankäyttövarauksia enemmän kuin vuoteen 2050 ulottuva väestöskenaario edellyttää. Kaikki rakentamiseen esitetyt alueet eivät kuitenkaan ole tämän yleiskaavan strategisia maankäytön painopistealueita eikä niiden rakentaminen ole yleiskaavan aikajänteellä helposti toteutettavissa. Näille alueille ei ole yleiskaavan väestö- ja työpaikka-arvion pohjalta juuri mitoitettu asukkaita tai työpaikkoja. Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa tullaan

ottamaan kantaa asemakaavoituksen ohjelmointiin yleiskaavan aluevarausten strategisten painoarvojen mukaisesti.

Uuden yleiskaavan keskeinen ajatus asumisen osalta on, että asumiseen voi yhdistyä kaupunkimaiseen tapaan myös muuta toimintaa. Yleiskaavamerkintä ”Asuntovaltainen alue” kuvaa tätä tavoitetta. Yhtälailla jakoa pien- ja kerrostalovaltaiseen alueeseen ei enää määritetä kaavamääräyksissä. Sen sijaan kaavassa määritelty korttelirakenteen tehokkuus määrittää rakennustapaa tietyissä puitteissa. Uuden yleiskaavan keskeinen ohjauskeino onkin mitoitus. Sen avulla voidaan arvioida paremmin kaavan todellisia vaikutuksia ja mitoittaa palveluja sekä tukea joukkoliikenneinvestointeja.

Uusia maankäyttövarauksia asuntorakentamiseen on yleiskaavassa osoitettu moottoritiemäisten alueiden ympäristöistä noin kolmasosa yleiskaavavarannosta ja lähes yhtä suuri osa on täydennysrakentamista. Sekä laajemmat uudet maankäyttövaraukset että täydennys- ja lisärakentaminen on ohjattu erityisesti raideliikenteen asemanseuduille, nykyisten ja tulevien raideliikenneyhteyksien solmukohtiin sekä merkittävien pysäkkien ympäristöihin. Yksi suurimpia uusia rakentamisalueita kaupunkibulevardivarsien lisäksi on Malmin lentokenttäalue.

Viheralueiden reunoja on tarkistettu, mutta suurelta osin viheralueet säilyvät nykyisellään. Merkittävin muutos koskee Keskuspuiston länsireunaa, jossa nykyiset moottoritien ramppialueet ja melualueet osoitetaan rakentamiskäyttöön. Näin mahdollistetaan Hämeenlinnanväylän muuttaminen moottoritiestä kaupunkibulevardiksi, mutta toisaalta myös rauhoitetaan Keskuspuiston keskeiset alueet melulta.

Uusia merkittäviä viher- ja virkistysalueita osoitetaan puolustusvoimilta vapautuviin saariin. Keskeistä yleiskaavassa on myös nykyisten virkistysalueiden laadun painottaminen ja saavutettavuuden parantaminen. Luontoalueet ovat osa viheralueverkkoa. Kaupunkiekologian huomioon ottaminen on ollut osa yleiskaavan valmistelua ja luontovaikutuksia on arvioitu jo kaavaluonnosvaiheessa. Meri on Helsingin voimavarana ja yleiskaavatyössä siihen on kiinnitetty erityistä huomiota jo visiovaiheessa nostamalla merellisyys yhdeksi vision seitsemästä teemasta.

Helsinki tuottaa koko maan bruttokansantuotteesta merkittävän osan ja suhteessa aina isomman osan, mitä lähempänä ydinaluetta ollaan. Helsingin keskustaa voidaan pitää maan suurimpana yritysalueena, vaikka se on toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta.

Toimitilamäärän kehitys Helsingissä on kuitenkin ollut päinvastainen kuin esimerkiksi Tukholmassa, jossa työpaikkamäärä on ydinalueilla lisääntynyt suhteessa reuna-alueisiin. Yleiskaavassa pyritään varmistamaan riittävä määrä toimitilavarantoa agglomeraatioedun ja kaupunkituottavuuden näkökulmasta edelleen, mutta yhtä hyvin myös kestävän liikkumisen näkökulmasta hyviltä sijainneilta keskustoista ja raideliikennepysäkkien läheltä. Vaikka sekoittunut kaupunkirakenne on ideaali, puhtaasti työpaikka-alueita tarvitaan edelleen. Tästä syystä nykyisiä toimivia toimitila-alueita vahvistetaan.

Liikenteen osalta yleiskaavassa nostetaan kävely- ja pyöräily- sekä joukkoliikennesaavutettavuus keskeiseen asemaan. Tähän saakka joukkoliikennesaavutettavuus ei Helsingissä ole ollut kilpailukykyinen henkilöautosaavutettavuuden kanssa. Poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä parannetaan merkittävästi. Kaavakarttaan on merkitty Jokeri 1 ja Jokeri 2 -linjaukset, sekä ns. Tiederatikka ja Saaristoratikka pikaraitiotieyhteyksinä. Kaupunkibulevardeille on merkitty myös raideyhteysmerkintä. Jotta kaupunkibulevardit voidaan toteuttaa,

niiden välityskyvystä on huolehdittava parantamalla joukkoliikenneyhteyksiä. Parhaiten se toteutuu pikaraitioteillä. Joillakin osuuksilla yhteys voi tulevaisuudessa olla myös metro.

Yleiskaava käsittää koko Helsingin alueen, lukuun ottamatta Östersundomin aluetta, jonne valmistellaan kuntien yhteistä yleiskaavaa. Juuri voimaan tulleiden ja valmisteilla olevien osayleiskaavojen osalta yleiskaava on toteava. Yleiskaavamääräyksen mukaan yleiskaava ei ole oikeusvaikutteinen näiden osayleiskaava-alueiden osalta.

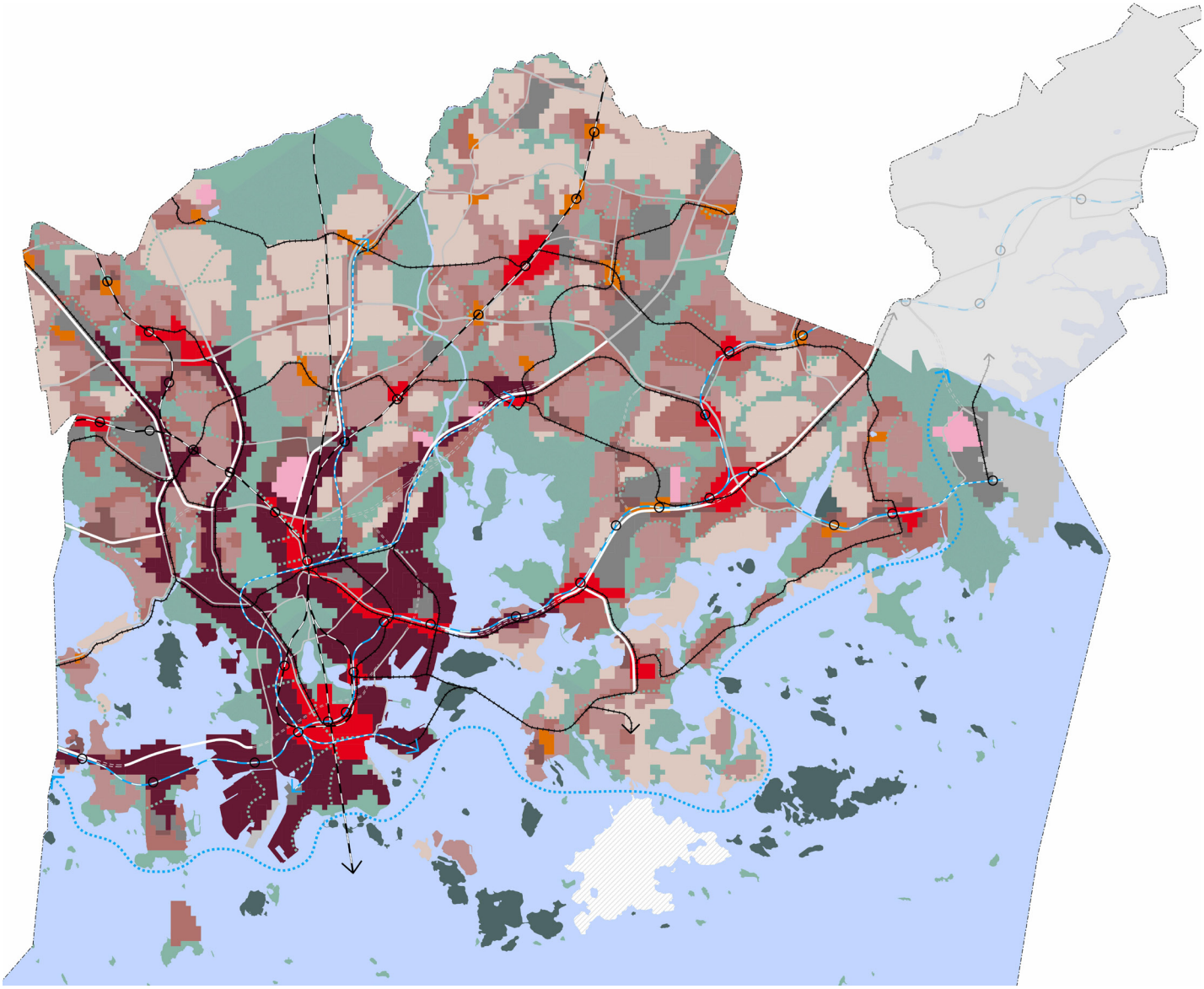
Yleiskaavakartta on strateginen. Se näyttää vahvasti kaupungin kehittämisen painopisteet. Sen sijaan tarkkoja aluerajauksia ei esitetä. Yleiskaavan keskeinen ohjausväline on mitoitus.

Yleiskaavakartta muodostuu 100 x 100 metrin ruuduista. Tarkoitus on korostaa yleiskaavan yleispiirteisyyttä. Pääkartalla esitetään vain alueen pääkäyttötarkoitusta kuvaava merkintä. Muut aluetta koskevat määräykset ovat sanallisia. Pääkarttaan liittyy teemakarttoja, jotka toimivat selostuksen ja selostukseen liittyvien maankäyttösuunnitelmien ja selvitysten lisäksi taustana, ja antavat lisäinformaatiota. Teemakartoilla esitetään yksityiskohtaisempia ratkaisuja, joihin yleiskaava perustuu.

2 Yleiskaavaratkaisu

Helsingin uusi yleiskaava koostuu yleiskaavakartasta, siihen liittyvistä teemakartoista sekä selostuksesta liitteineen. Selostuksen liitteet ovat maankäyttötarkasteluita tai muita selvityksiä sekä vaikutusarviointiraportteja.

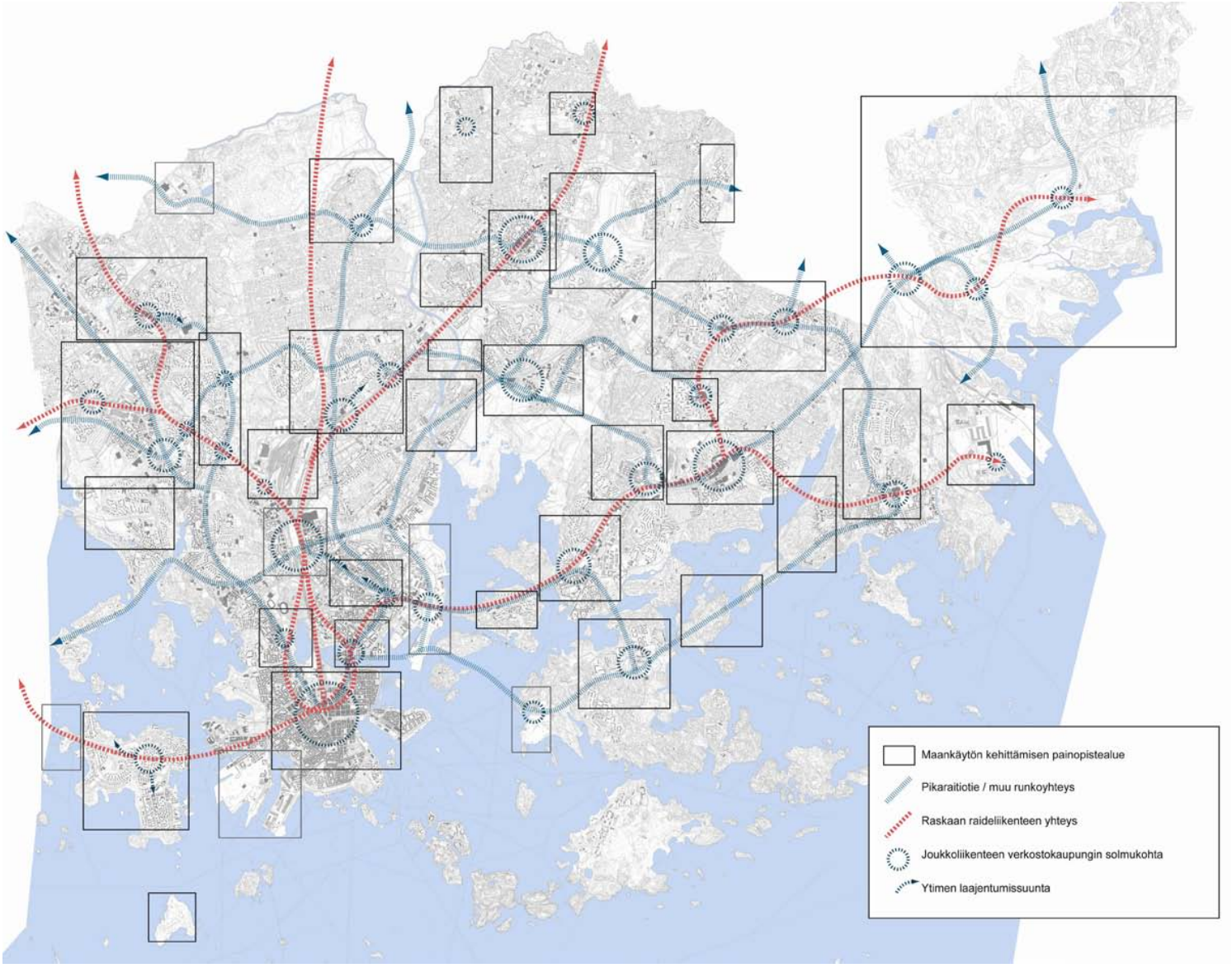
Kaavakartta on strateginen. Se määrää yleiskaavan tavoitteiden ja työohjelman mukaisesti Helsingin tulevaisuuden kannalta olennaisimmat kehityslinjat ja keskeiset painopisteet. Pääkartassa esitetään ne alempiasteista kaavoitusta ohjaavat määräykset, jotka toteuttavat vision Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunkina, vahvistavat ja laajentavat Helsingin kantakaupunkia urbaanina kaupunkikeskustana, varmistavat riittävän asuntotuotannon ja hyvän kaupunkielämän edellytykset sekä vahvistavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kaavakartassa esitetään väestön ja työpaikkojen painottuminen Yleiskaavan visio 2050:n mukaisesti keskustoihin ja niiden ympärille sekä raideliikenteen asemien ja keskeisten pysäkkien ympäristöön.



Keskustat ovat toiminnallisesti sekoittuneita, joissa on hyvät liikenneyhteydet kaikilla kulkumuodoilla. Asuntovaltaisilla alueilla on kuitenkin mahdollista sijaita myös työpaikkoja ja palveluita. Lisäksi sijaintinsa ja/tai kaupunkikehityksen kannalta strategisesti tärkeät toimitila-alueet on ollut syytä edelleen merkitä toimitila-alueina.

Yleiskaavassa merkittävä rakentamispotentiaali osoitetaan nykyisten moottoriteiden tai moottoritiemäisten alueiden ympäristöstä muuttamalla moottoriteitä kaupunkibulevardeiksi ja joiltain osin tunneloimalla tai kattamalla väyläosuuksia.

Yleiskaavassa asuntorakentamiseen on esitetty maankäyttövarauksia enemmän kuin vuoteen 2050 ulottuva väestöskenaario edellyttää. Kaikki rakentamiseen esitetyt alueet eivät kuitenkaan ole tämän yleiskaavan strategisia painopistealueita ja niiden rakentaminen ei ole yleiskaavan aikajänteellä helposti toteutettavissa. Näille alueille ei ole yleiskaavan väestö- ja työpaikka-arviossa juuri mitoitettu asukkaita tai työpaikkoja. Rakentamispotentiaalia kuitenkin on pitkällä aikavälillä ja ne ajoittunevat vuoden 2050 jälkeen. Alueet ovat kuitenkin käytettävissä rakentamiseen, jos kaupunkikehityksessä



tapahtuu sellaisia muutoksia, että ne ovat kustannustehokkaasti toteutettavissa jo lyhyemmällä aikavälillä. Rakentamispotentiaalia kuitenkin on pitkällä aikavälillä. Tällaisesta alueesta esimerkki on mm. Melkin saari.

Yleiskaavakartta pohjautuu maankäyttö- ja liikennetarkasteluihin, joita selostetaan tarkemmin raportissa: ”Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet” (liite).

Rajauksiltaan yksityiskohtaisia aluevarausmerkintöjä ei ole esitetty. Pääperiaatteena on, että sellaisia rajauksia, merkintöjä ja määräyksiä ei esitetä yleiskaavakartassa, mistä päätetään ja säädellään muilla tavoin, tai jotka eivät ole keskeisiä tämän yleiskaavan strategisia painopisteitä. Pääkarttaa tarkentaa joukko teemakarttoja, joilla esitetään useita yksityiskohtaisempia ratkaisuja, joihin yleiskaava perustuu, tai joista saa lisäinformaatiota. Teemakartat eivät ole oikeusvaikutteisia. Teemakartoissa esitetään myös tarkempia aluerajauksia tarpeen mukaan. Esimerkiksi lain turvaamat luonnonsuojelualueet on teemakarttoihin merkitty tarkoin tämänhetkisine rajauksineen (kaavan laadintahetki). Teemakarttojen lisäksi on laadittu teemaraportteja kulttuuriympäristöistä, keskustasta ja kantakaupungista sekä merellisestä Helsingistä. Teemaraportit sisältävät runsaasti informatiivisia karttoja.

Pääkartalla on lisäksi vain alueen pääkäyttötarkoitusta kuvaava merkintä. Muut aluetta koskevat määräykset ovat sanallisia, ja alueella voi sijaita myös muuhun käyttötarkoitukseen osoitettavia yksittäisiä alueita, kortteleita ja tontteja.

Uusi yleiskaava on mitoittava yleiskaava. Mitoituksen avulla pystytään ohjaamaan kaupungin rakentumista paremmin tavoitteellisesti ja sitä kautta mitoittamaan myös palveluverkko sekä suunnittelemaan ja aikatauluttamaan liikenneinvestoinnit parhaimmalla mahdollisella tavalla vastaamaan kasvavan kaupungin tarpeita. Lisäksi väestö- ja työpaikkaennusteet voidaan laatia täsmällisemmin, samoin kuin kaavan vaikutusarvioinnit. Mitoitus ohjaa myös rakentamistapaa. Jakoa pien- ja kerrostalovaltaisiin alueisiin ei uudessa yleiskaavassa enää esitetä. Mitoitus on esitetty asemakaavoitettavana rakentamistehokkuutena.

Koko yleiskaavakarttaa koskee joukko yleismääräyksiä, jotka tulee kaikkialla kaava-alueella ottaa huomioon.

LAADITUT TEEMAKARTAT OVAT SEURAAVAT:

- Virkistys- ja viherverkosto 2050
- Kaupunkiluonto
- Joukkoliikenteen runkoverkko 2050
- Tie-, katu- ja baanaverkko 2050
- Merellinen Helsinki
- Yhdyskuntatekninen huolto

2.1 Kaupunkirakenne ja liikennejärjestelmä

Yleiskaavaratkaisun kaupunkirakennemalli on verkostokaupunki. Urbaanit keskustat on nivottu toisiinsa tehokkaiden raideyhteyksien avulla. Koko seudun kaupunkirakenne on kehittynyt monikeskuskuksiseksi. Laajentunut kantakaupunki on edelleen seudun pääkeskus. Keskukset ovat uudessa yleiskaavassa muuttuneet yleiskaavan vision 2050 mukaisesti keskustoiksi. Hyvän kaupunkielämän ja -ympäristön merkitys on korostunut. Tavoitteena ovat kestävät liikkumismuodot ja lähipalvelut sekä toimivat yhteydet keskustojen välillä, samoin kuin Helsingin erityispiirteiden säilyttäminen. Helsinki on myös viherverkostokaupunki.

Kehä I:n sisäpuolella moottoriväylät on muutettu urbaaniksi kaupunkitilaksi, kaupunkibulevardeiksi ja laajentunut kantakaupunki toimii tehokkaan raideliikenteen varassa. Kattavan kaupunkimaisen joukkoliikenteen ansiosta myös henkilöautoa tarvitsevien liikkuminen sujuvoituu. Kävely priorisoidaan ensisijaiseksi kulkumuodoksi kantakaupungissa ja kaikissa keskustoissa. Keskustojen keskeisin katuverkko on kävely- ja pyöräily-ympäristöä kivijalkakauppoineen ja toiminnallinen rakenne on sekoittunut: asumista, palveluja ja työpaikkoja. Yleiskaavassa osoitetaan myös koko kaupungin kattava pyöräilyn nopea runkoverkko – baanaverkko.

Nykyisin keskustasta johtavat säteittäiset raskaan raideliikenteen yhteydet Leppävaaran, Martinlaakson ja Tikkurilan suuntiin. Kehä- ja Pisararatojen valmistuessa raskaan raideliikenteen verkosto tulee täydentymään ja vuorovälit tihenemään. Metro jatkuu rannan suuntaisesti lännessä Kivenlahteen ja idässä Sipooseen.

Poikittaiset Jokeri 1 ja Jokeri 2 -linjat on merkitty kaavassa raideliikenneyhteyksiksi. Tämä tulee parantamaan merkittävästi joukkoliikenneyhteyksiä esikaupunkivyöhykkeellä. Kantakaupungissa tiederatikka parantaa poikittaisia raideliikenneyhteyksiä. Lisäksi raideliikenneverkostoa tulevat täydentämään kaupunkibulevardeja pitkin liikennöivät pikaraitiotiet. Joissakin tapauksissa kysymykseen tulee myös metro. Täydentyvän raideliikenneverkon solmukohtiin tulee muodostumaan tärkeitä asemia, joissa matkustajamäärät ovat suuria ja vaihto liikennevälineestä toiseen tulee tuomaan matkustajia myös katukuvaan. Tärkeitä, kehittyviä asemanseutuja tulevaisuudessa ovat mm. Itäkeskus, Malmi, Käpylä, Pitäjänmäki, Herttoniemi, Roihupelto ja Vuosaari.

Yleiskaava avaa myös täysin uuden, merellisen raitiotieyhteyden itään Saaristoratikan myötä. Se muodostaa merellisten kaupunginosien nauhan kulkiessaan Kruunusiltojen kautta Kruunuvuorenrannan läpi Laajasalon ja Vartiosaaren kautta Vuosaareen, mahdollisesti aina sataman uuteen matkustajaterminaaliin asti. Raitiotieyhteyden avaaminen tällä suunnalla luo alueiden rakentamisen lisäksi aivan uusia lähtökohtia Vuosaaren liittämiseksi paremmin osaksi kaupunkirakennetta. Yhteys tuo mukanaan mahdollisuuden valita kestävä liikkumismuoto saaristokaupunkinauhasta suoraan keskustaan. Uusi linjaus tulee myös purkamaan ruuhkia Herttoniemessä ja tarjoamaan vaihtoehtoisen reitin raitiovaunulla, kävellen ja pyörällä Vuosaaresta kohti keskustaa – huikein merinäkymin. Tämä yhteys täydentää verkostokaupungin myös meren puolella. Siitä syystä yhteydellä nähdään myös laajempaa, matkailuun ja kaupungin vetovoimaan liittyvää merkitystä.

Näkymä raitiovaunusta Tukholman tvärbanalta saaristoon. (Christina Suomi)

Koska palveluja ja työpaikkoja voi sijaita kaupungissa ja seudulla asukasmäärään nähden vain rajallisesti, on niiden sijoittumista priorisoitu keskustoihin, missä kävely- ja pyöräily- sekä joukkoliikennesaavutettavuus ovat hyviä. Lähipalveluita, kuten päiväkoteja ja ala-asteen kouluja voi sijaita myös keskustojen ulkopuolella.

Keskustojen ulkopuoliset asuntoalueet ja niiden laajennusalueet on esitetty yleiskaavassa merkinnällä ”Asuntovaltainen alue”. Merkintä mahdollistaa kuitenkin myös palvelujen, toimitilojen, lähipuistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sijoittumisen sekä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevat toiminnot. Tiiviimpää rakentamista osoitetaan lähelle keskustoja ja merkittävimpiä raideliikenteen pysäkkejä, mutta kaikkialla kaupungin alueella rakentamista tiivistetään. Asuntovaltaisen alueen kaavamääräyksissä on erotettu tehokkuuksiltaan neljä erilaista merkintää riippuen alueen sijainnista kaupunkirakenteessa sekä tiivistämismahdollisuuksista. Erityisesti tehokkaimmilla alueilla tulee mahdollistaa keskeisten katujen varsille myös liike- ja muuta toimitilaa. Mitoitukseltaan väljimmät alueet tarkoittavat pääsääntöisesti nykyisenlaisten pientaloalueiden säilyttämistä ja kehittämistä omien ominaispiirteidensä pohjalta.

Yleiskaavassa on säilytetty toimitilakäytössä kaupunkikehityksen ja sijaintinsa puolesta strategisesti merkittävät yritysalueet. Myös kaupan suuryksiköt ja osa välttämättömiä yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja varikoita kuuluu tähän ryhmään. Laajimmat ja vetovoimaisimmat näistä työpaikka-alueista ovat Visio 2050:n mukaisesti tuottavuuden huippualueita. Yksi tärkeimmistä on Herttoniemen – Roihupellon yritysaluekokonaisuus, jonka rooli tulevaisuudessa tulee olemaan aivan keskeinen seudulla itä–länsi -metron raideliikennekäytävässä sekä raide-Jokerin ja metron solmukohdassa. Työmatkaliikenteen näkökulmasta alueen sijainti on erinomainen.

Helsinki on myös viherverkostokaupunki. Helsingin erityispiirteenä olevat vihersormet mahdollistavat tulevaisuudessakin kaupunkilaisille saavutettavuuden kohtuullisella etäisyydellä sijaitseville laajemmille virkistysalueille. Lähivirkistysalueet ja -puistot muodostavat yhdessä vihersormien ja merellisten virkistysvyöhykkeiden kanssa verkoston. Kaavassa on korostettu poikittaisia viheryhteyksiä omalla kaavamerkinnällä.

2.1.1 Verkostokaupungin keskustat

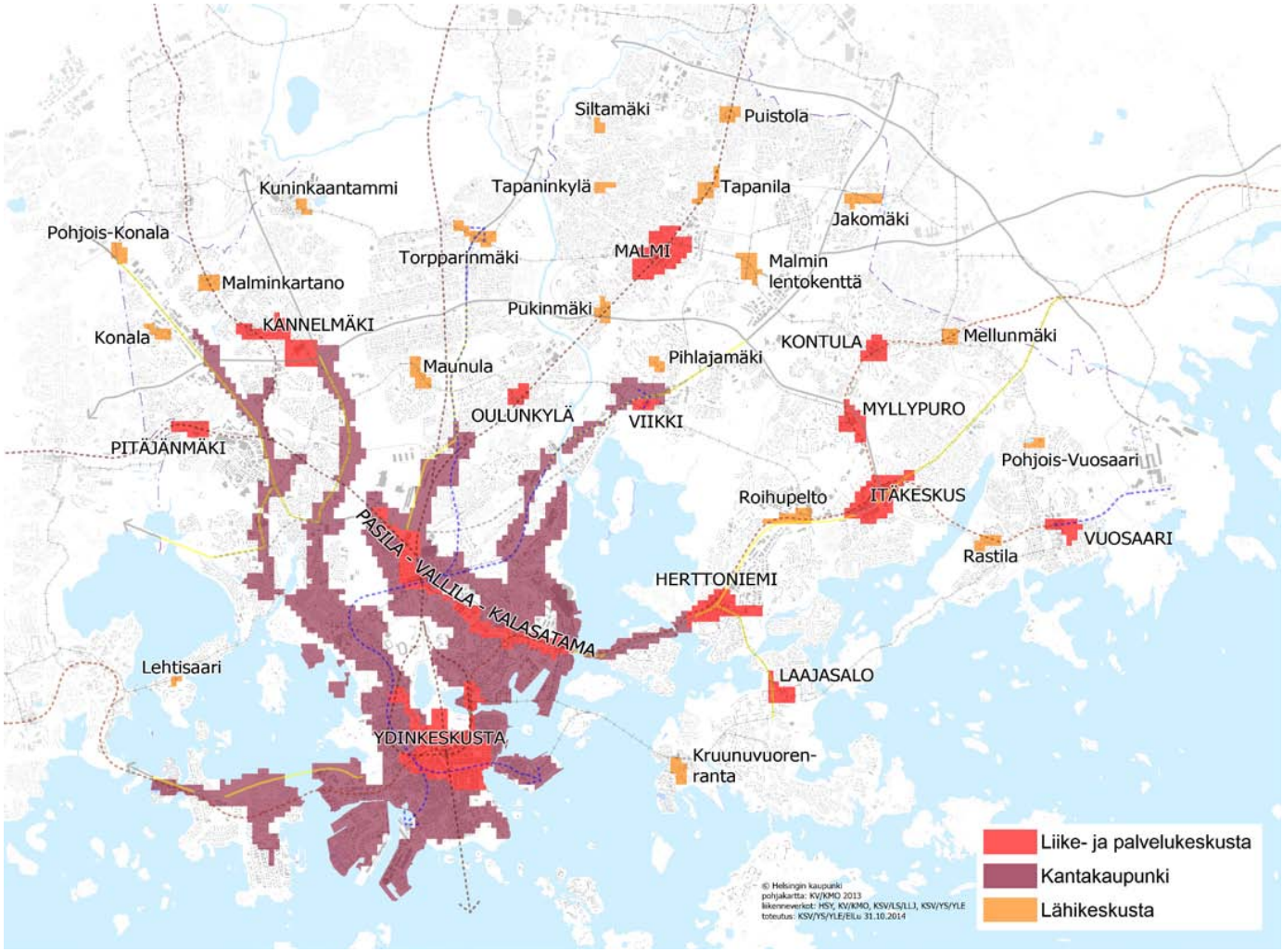
Yleiskaavaratkaisussa keskustat on jaettu kolmeen ryhmään. Liike- ja palvelukeskustat ovat liike- ja toimitilapainotteisia sekä luonteeltaan kävelykaupunkia. Tällaisia keskustoja ovat ydinkeskustan lisäksi esikaupunkialueiden isoimmat kaupunginosakeskustat, mm. Malmi, Kannelmäki, Pitäjänmäki, Itäkeskus, Herttoniemi. Liike- ja palvelukeskustan ulkopuolinen osa kantakaupunkia on toiminnalliselta rakenteeltaan sekoittunut ja monipuolinen. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen ehdoilla. Nykyinen kantakaupunki laajenee erityisesti kaupunkibulevardien varsille. Lähikeskustat puolestaan ovat arkiasioinnin tärkeitä keskittymiä asemanseuduilla ja uudistuvilla ostarialueilla.

Liike- ja palvelukeskusta on kaavamääräyksen mukaan ”palvelu-, liike- ja toimitilapainotteinen keskusta-alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja monipuolisempana. Muutoksia toimitiloista asumiseen ei pääsääntöisesti sallita”.

Kantakaupunki on kaavamääräyksen mukaan ”keskusta-alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Aluetta kehitetään kestävien kulkumuotojen erityisesti kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla”.

Lähikeskusta on ”keskusta-alue, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on keskeisillä paikoilla osoitettava pääsääntöisesti liiketilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöään tehokkaampana ja monipuolisempana.”

Lisäksi kaikkia keskusta-alueita koskevat kaavamääräykset, joiden mukaan ”kaikkia keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsiin. Kulttuurihistorialliset, rakennustaiteelliset ja maisemakulttuurin arvot tulee ottaa huomioon alueiden kehittämisessä. Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava muihin toimintoihin ja rakennusten tulee avautua katutilaan. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteeseen. Päivittäistavarakaupan suuryksikköjen mitoituksen lähtökohtana tulee olla pääosin paikallinen kysyntä. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan. Käyttötarkoituksen muutoksia toimitiloista asumiseen pohdittaessa tulee varmistaa lähialueen monipuolinen toiminnallinen rakenne”. Lisäksi kaikkia alueita koskevia yleismääräyksiä noudatetaan myös keskustoissa.



Yleiskaavan keskustat. (Elina Luukkonen)

Keskusta-alueet ovat yleiskaavassa kaupan ensisijaisia sijaintipaikkoja. Tämän lisäksi voidaan maakuntakaavassa osoitetuille alueille Roihupelto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa sijoittaa myös sellaisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköjä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Myös asuntovaltaisille alueille voi sijoittua kaupan rakentamista, ei kuitenkaan vähittäiskaupan suuryksiköitä.

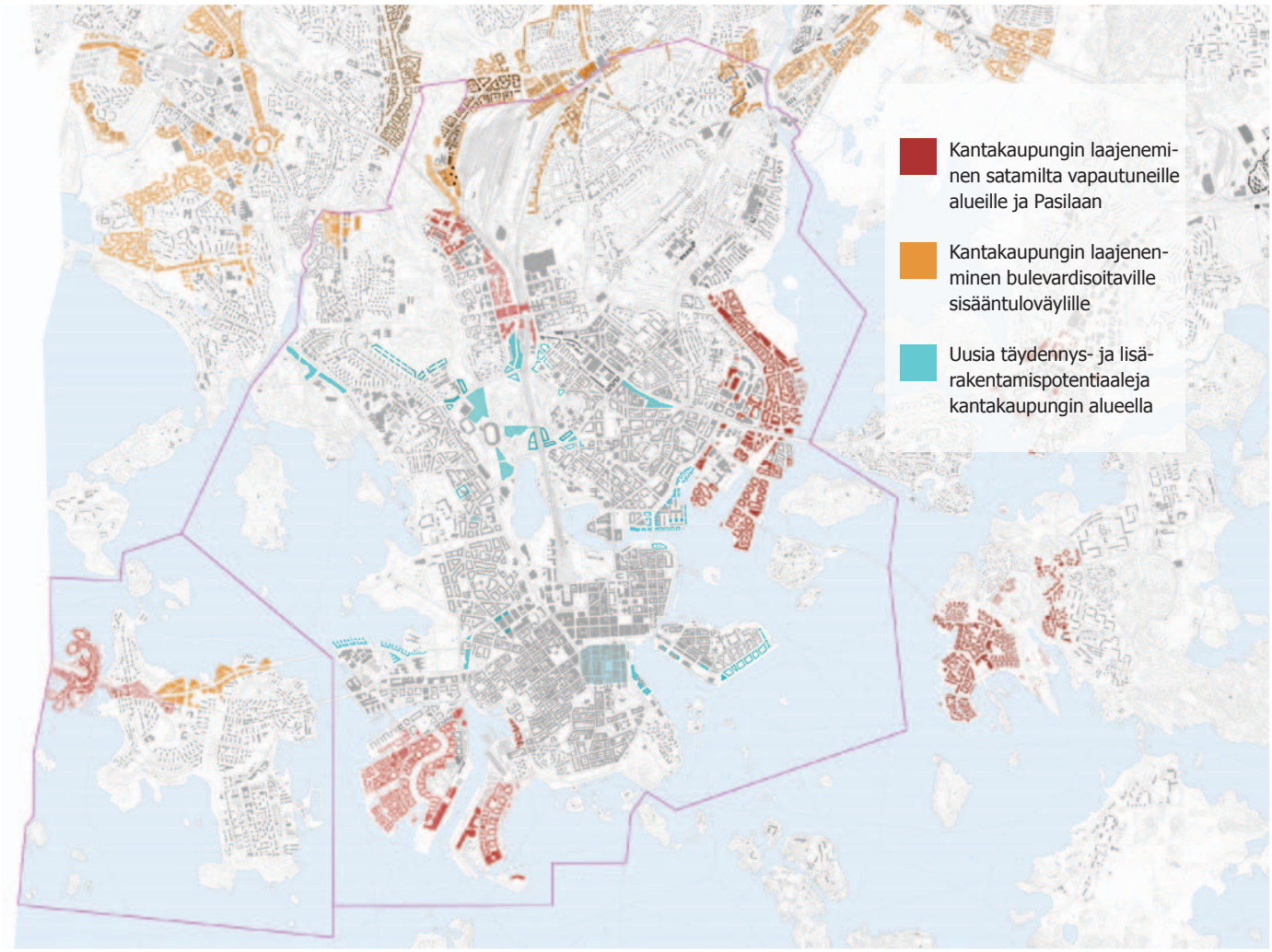
Suurin osa nykyisestä kaupan rakentamisesta sijaitsee yleiskaavan keskustoissa. Uusia keskusta-alueiden tai maakuntakaavassa määriteltyjen vähittäiskaupan suuryksikköalueiden ulkopuolisia kaupan suuryksikköjä ei sallita.

Kantakaupunki – kantakaupungin laajeneminen ja kaupunkibulevardit

Tavoitteena on, että Helsingin kantakaupunki on tulevaisuudessakin liike-elämän, työpaikkatiheyden, kaupan, erikoistuneiden ja monipuolisten palveluiden ja työpaikkojen, matkailun, kulttuurin, houkuttelevan keskusta-asumisen sekä urbaanin metropolin vahvin ja vetovoimaisin ydin, valtakunnan pääkeskus. Kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja vahvistamiseksi sitä tulee yleiskaavassa vahvistaa ja laajentaa.

Nykyisen kantakaupungin alueella asunto- ja toimitilarakentamisen suurimmat potentiaalit Länsisataman, Kalasataman ja Pasilan lisäksi liittyvät ranta-alueiden käytön tehostamiseen, joukkoliikennehankkeisiin sekä liikenteen muutosalueisiin kantakaupunkiin johtavien pääväylien varsilla. Tällaisia paikkoja on mm. Katajanokalla ja Hakaniemenrannassa (ranta-alueet), Töölössä, Hakaniemessä (joukkoliikenne) sekä Salmisaaressa Länsiväylän kaupunkibulevardiin liittyen, Pasila – Vallila – Kalasatama -akselin varrella ja Meilahdessa (liikenteen muutosalueet). Kantakaupunki voi täydentyä myös nykyisten kortteleiden sisällä, ullakoilla, piharakennuksissa ja liike- ja muiden toimitilojen osalta myös maan alla sekä toimitilakortteleiden sisäpihoilla.

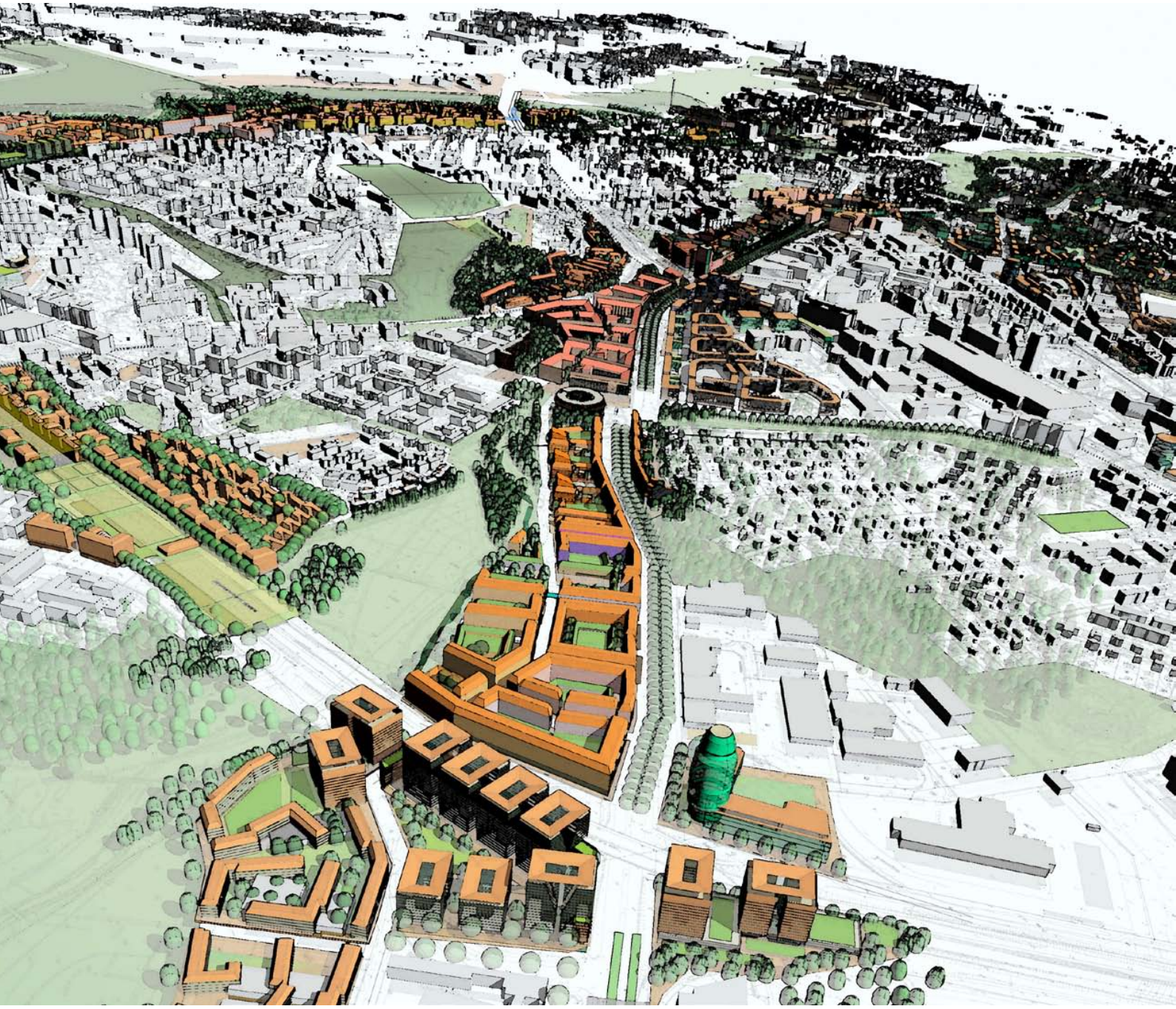
Kantakaupungin laajenemissuuntia sekä merkittävimpiä laajempia rakentamispotentiaaleja kantakaupungin nykyisen kaupunkirakenteen sisällä ja Lauttasaaressa. (Tomi Jaskari)



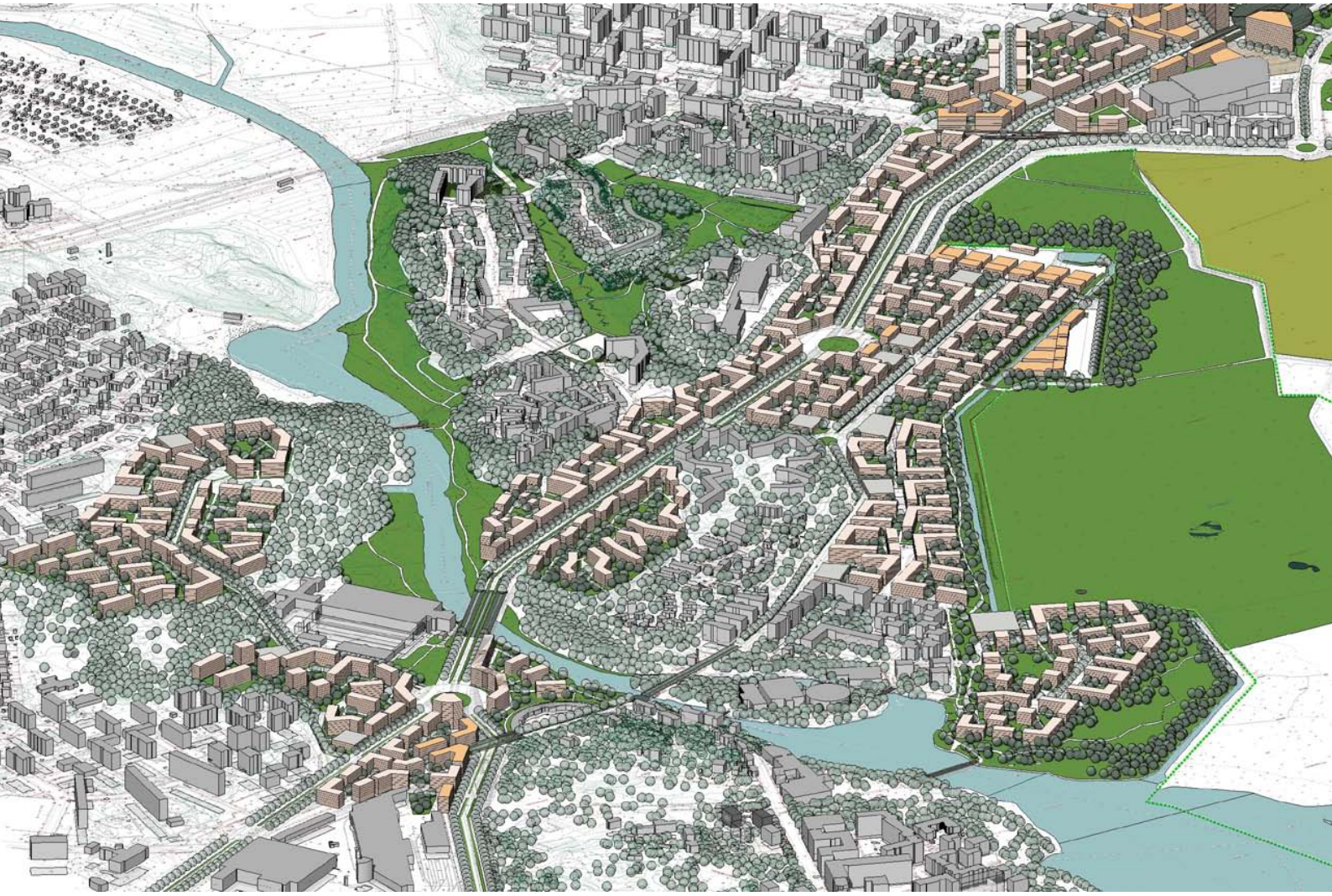
Asumisen lisäksi kantakaupungissa on liike- ja muita toimitiloja sekä julkisia palveluja. Virkistysalueet ja puistot ovat osa kaupunkirakennetta. Asuinrakennusten kadunvarren ja piharakennustenkin ensimmäisten kerrosten tilat ovat liike- tai muita toimitiloja. Sekoittuneessa rakenteessa painopisteet eri toimintojen välillä vaihtelevat kaupunginosittain. Vallilan teollisuusaluetta, Tukkutorin ympäristöä, Telakan aluetta ja Lauttasaaren Vattuniemeä kehitetään edelleen toimitila-alueina.

Kantakaupungissa sijaitsee historiallinen keskusta ja asuinalueiden kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti merkittäviä aluekokonaisuuksia puistoineen. Kulttuurihistorialliset kohteet, puistot ja merellisyys ovat kaupungin käyntikortteja. Historiallisen keskustan matala siluetti on Helsingin erityisyys, joka voidaan nähdä kilpailukykytekijänä eurooppalaisten suurkaupunkien joukossa, ja se halutaan säilyttää jatkossakin. Kaikkialla kantakaupungin alueella tulee ottaa huomioon kulttuurihistorialliset, rakennustaiteelliset sekä maisemakulttuuriarvot. Matkailijan näkökulmasta houkuttelevuutta lisäävät keskustan matkustajasatamat, mutta myös kaupunkilaisen näkökulmasta ne ovat olennainen osa merikaupunkia. Yleiskaavassa säilytetään ja vahvistetaan kaikkia edellä mainittuja kantakaupungin ominaisuuksia.

Katajanokan kaakkoisrannalla voidaan tiivistää sataman nykyisiä ajo- ja pysäköintijärjestelyjä. Ranta-alueelle voitaisiin sijoittaa asuinrakentamista hieman yli 2000 asukkaalle, jonka yhteydessä rantojen virkistysalueita voitaisiin edellen kehittää. (Tomi Jaskari)



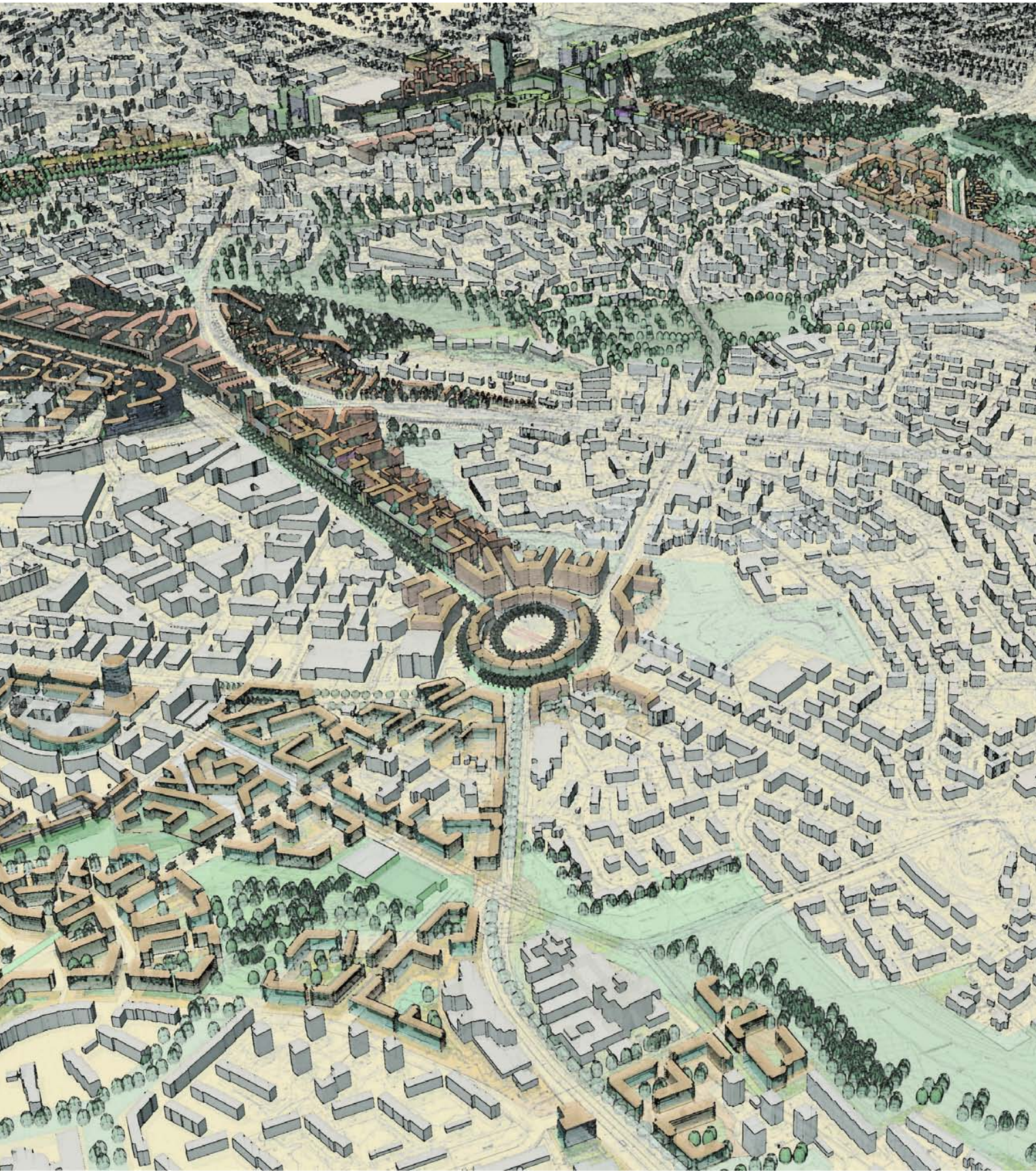
Vihdin Bulevardi nähtynä pohjoisesta päin. Etualalla on Kehä I, joka esitetään katettavaksi Lassilan ja Kannelmäen välillä. Kannelle siirretään mm. Lassilan urheilupuisto, nykyiseltä urheilupuistolta vapautuu rakennusmaata. Kehän estevaikutus Kannelmäen ja Haagan välillä poistuisi kannen myötä. (Tapani Rauramo)

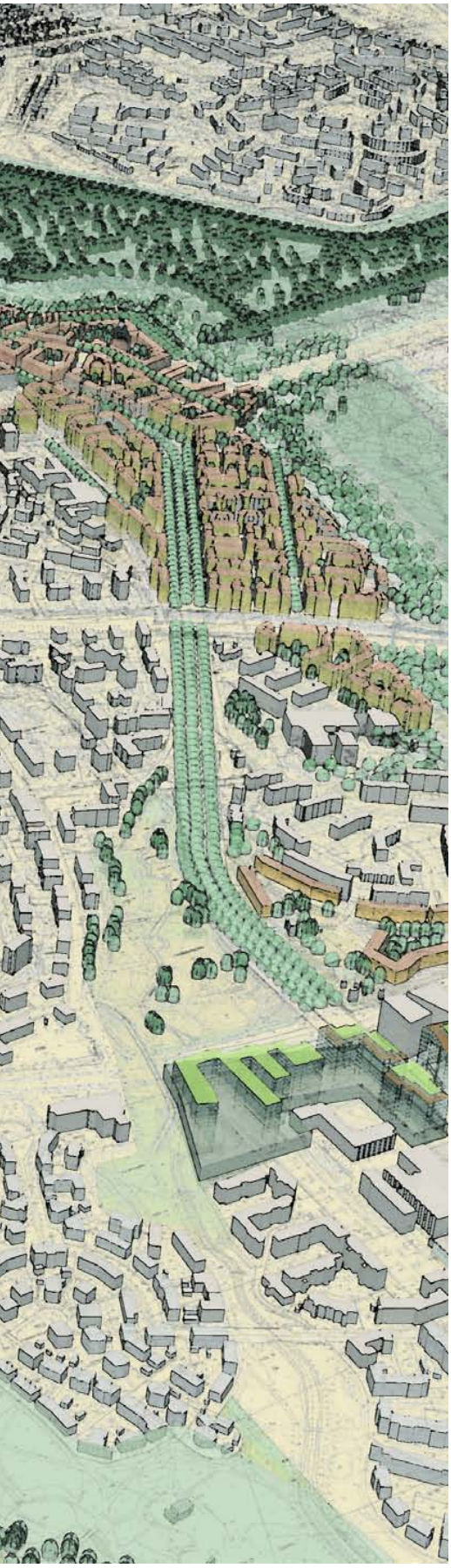


Kuva. Lahdenväylän ympäristö etelästä. Lahdenväylän toteuttaminen kaupunkibulevardina ja eritasoliittymän muuttaminen Koskelassa mahdollistavat uusia korttelialueita Vantaanjoen tuntumaan sekä Viikinmäen ja Pihlajiston reuna-alueiden täydentämisen nykyistä kaupunkimaisemmin. Uusi bulevardiliittymä ja pikaraitiolinja parantavat Viikinrannan saavutettavuutta. Liittymän ympäristössä maankäyttöä tehostetaan ja tuodaan asumista työpaikkarakentamisen lomaan. (Esa Kangas)

Lauttasaari yhdistyy Länsiväylän bulevardin välityksellä luontevasti osaksi kantakaupunkia. Bulevardin mahdollistuminen puolestaan edellyttää jonkin verran meritäyttöjä Lemislahdessa. (Valtteri Heinonen)

Käpylä lännestä. Tuusulanväylän kaupunkibulevardiratkaisut liittyvät osaltaan Käpylän asemanseutuun, jota vahvistetaan yhtenä Helsingin sisääntuloporteista. Käpylän asema-alueelle on yleiskaavaa varten laaditussa viitesuunnitelmassa rakentunut merkittävä joukkoliikenteen terminaali lisärakentamismahdollisuuksineen. Käpylän joukkoliikenneterminaalin vaikutukset ulottuvat aina kantakaupungin ytimeen saakka. Käpylän asemanseudulle osoitetaan merkittävästi yleiskaavavarantoa. (Christina Suomi)





Kaavamääräyksissä korostetaan kestäviä kulkumuotoja koko kantakaupungin alueella. Erityistä huomiota tulee kiinnittää jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinnin tulee ensisijaisesti olla maan alla ja kadunvarressa.

Kaupunkituottavuuden varmistamiseksi toimitilapotentiaalia keskustassa tarvitaan edelleen ja nykyistä enemmän. Asumisen näkökulmasta on olennaista, että palvelut ja työpaikat eivät katoa keskustasta. Kantakaupungin rakenteeseen kuuluu olennaisena osana kadunvarren liiketilat. Ne ovat keskeisiä keskustan kiinnostavuuden ja houkuttelevuuden kannalta erityisesti matkailun ja keskusta-asumisen näkökulmasta. Asuntokorttelien sisällä on vielä monipuolista työ-, studio- ja pienteollisuustilaa. Nämä tilat toimivat edullisina uusien pienyritysten ponnahduslautoina tai syntypaikkoina. Yleiskaavassa on etsitty keinoja tämän rakenteen vahvistamiseksi.

Kantakaupunki laajenee nykyisten projektialueiden valmistuttua Jätkäsaareen, Pasilaan ja Kalasatamaan. Pidemmällä aikavälillä Visio 2050:n tavoitteiden Helsingin urbaanin kantakaupungin laajeneminen mahdollistuu kaupunkibulevardien myötä. Kaupunkibulevardeiksi muutettavien moottoriteiden tai moottoritiemäisten väylien varsille on mahdollista rakentaa tiiviitä, kantakaupungin perinteistä korttelirakennetta jatkavia, uusia urbaaneja kaupunginosia.

Merkittävä osa yleiskaavavarannosta osoitetaan näille uusille kantakaupungin laajenemisalueille. Väylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi poistaa myös nykyisiä estevaikutuksia kaupunginosien väliltä, tai jopa saman kaupunginosan sisältä, ja mahdollistaa niiden lähiympäristöjen uusien rakentamisalueiden liittymisen suoraan kaupunkirakenteeseen. Kaupunkibulevardien vaikutukset heijastuvat laajemminkin ympäristöönsä, sekä rinnakkaisväylien että poikittaisten yhteyksien avaamisen myötä. Lähiympäristöt voidaan rakentaa nykyistä tehokkaammin. Kaupunkibulevardien tuntumassa mahdollistetaan paikoitellen myös ”High Street” -tyyppisten katujen kehittymistä, jotka olisivat eläviä, mutta kaupunkibulevardeja pienimuotoisempia ostoskatuja. Kaupan suuryksiköt tulee integroida muihin toimintoihin.

Yleiskaavatyössä tehtyjen maankäyttötarkastelujen lisäksi visiovaiheessa tehtiin kaupunkibulevardien osalta sekä kaupunkitaloudellisia vaikutuksia arvioinut selvitys että liikenteellisiä vaikutuksia arvioinut selvitys. Luonnosvaiheessa on tehty laajamittainen, kaupunkibulevardien tavoitelähtöinen vaikutusten arviointi sekä selvitetty kaupunkibulevardeille soveltuvia korttelimalleja ja ilmanlaatukysymyksiä. Lisäksi on tehty väyläalueiden kattamista koskevia rakenneteknisiä tarkasteluja (ks. liitteet).

Kantakaupungin laajenemisalueelle, kaupunkibulevardien lähiympäristöön sijoittuvalle kantakaupunki-alueelle voidaan asemakaavoittaa merkittävästi asuntoja ja toimitilaa.

Vihdin- ja Mannerheimin bulevardit etelästä nähtynä, kuvan yläreunassa Kehä I. Vihdintien varren kaupunginosat rakentuvat yhteen, samoin idässä yhteydet Haagasta Keskuspuistoon paranevat. Koko alueella meluongelmat vähenevät, kun nopeudet laskevat ja uusi kaupunkirakenne muodostaa melulta suojaavan muurin bulevardien varteen. Asuntoja ja työpaikkoja sekä palveluita mahtuu näiden kahden bulevardin varteen miljoonia neliömetrejä. (Tapani Rauramo)

Liike- ja palvelukeskustat

Kantakaupungin ydinalueet ja esikaupunkien merkittävimmät liikenteen solmukohdat tai tiiviimpien rakentamisalueiden laajempia palveluja tarjoavat keskustat on merkitty yleiskaavassa liike- ja palvelukeskustoiksi.

Kantakaupungin sisällä on kaksi identiteetiltään hieman erilaista liike- ja palvelukeskustaa. Nykyisen eteläisen ydinkeskustan lisäksi on muodostumassa toinen vahva liikekeskusta itäiseen kantakaupunkiin. Sen kehittämistä tuetaan yleiskaavaratkaisussa kaavamääräyksin. Kantakaupungin sisäisinä liike- ja palvelukeskustoina on osoitettu Hakaniemeen, Töölönlahdelle ja Töölöön ulottuvan ydinkeskustan lisäksi Teollisuuskatua myötäilevä Pasila – Vallila – Kalasatama -akseli.

Esikaupunkialueiden liike- ja palvelukeskustoiksi merkityt alueet kehittyvät väestöpohjaltaan suuriksi ja palvelutarjonnaltaan yhä itsenäisemmiksi keskustoiksi. Niissä on erikoiskauppaa, palveluja ja työpaikkoja, nykyistä monipuolisempi palvelutarjonta sekä sekoittunut kaupunkirakenne kadunvarsiliiketiloineen. Merkitykseltään seudullisia näistä ovat Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Kannelmäki.

Itäkeskus on laajentunut jatkuvasti ja sen asema on vahva jo nykyisin. Työpaikkojen määrä on alueella kuitenkin suhteellisen vähäinen ja tavoitteena on mahdollistaa Itäkeskuksen kehittyminen myös työpaikkakeskittymänä. Yleiskaavaratkaisussa Itäkeskukseen osoitetaan huomattavasti uutta rakentamispotentiaalia. Alueelle laaditun viitesuunnitelman mukaan sekä asunto-, että toimitilarakentamisen täydennysrakentamispotentiaalia Itäkeskuksessa olisi suuruusluokaltaan yhteensä noin 1 milj. k-m^2. Osa tästä sijoittuu yleiskaavan liike- ja palvelukeskusta -rajauksen ulkopuolelle asuntovaltaiseksi alueeksi merkitylle Itäkeskuksen nykyiselle asuntoalueelle ja Puotinharjuun. Itäkeskuksen suunnitelmaa koskeva raportti on kaavaselostuksen liitteenä.

Malmi on koillisen Helsingin kaupunginosakeskusta ja merkittävä solmukohta raideliikenteen verkostokaupungissa. Malmin keskustalla on nykyisin vähäisempi merkitys kaupan tarjonnan osalta, mihin vaikuttavat osaltaan Vantaan kaupan keskittymät. Sillä on kuitenkin tulevaisuudessa kasvun mahdollisuuksia nykyistä merkittävämpänä työpaikka- ja asiointikeskittymänä raideliikenneyhteyksien merkityksen kasvaessa, saavutettavuuden edelleen parantuessa Jokeri 2:n myötä ja erityisesti väestöpohjan kasvaessa sen vaikutusalueella lentokenttäalueen rakentumisen myötä.

Lentokentän alueelle esitetään yleiskaavassa oma lähikeskusta, mutta yleiskaavassa osoitetaan selkeät reitit ja joukkoliikenneyhteydet, jotka ohjaavat käyttäjiä uudelta alueelta Malmin keskustan laajempiin palveluihin.

Malmin keskustan kuten muidenkin esikaupunkikeskustojen uudistamisessa merkittävää on viihtyisän kaupunkitilan lisääminen, parempien kulkureittien luominen, uusien asukkaiden ja palveluiden sekä työpaikkojen saaminen aivan ytimeen, lähelle asemaa. Yleiskaavaratkaisu tukee tätä kehitystä.

Malmin kehittämisestä on yleiskaavaa varten laadittu selostuksen liitteenä oleva raportti ”Mahdollisuuksien Malmi. Keskusta, lentokenttä, Pukinmäki ja Jakomäki” (liite), jossa kuvataan Malmin ja lentokenttäalueen muutosta yksityiskohtaisemmin. Raporttiin sisältyvät myös Pukinmäestä ja Jakomäestä tehdyt kehittämissuunnitelmat.

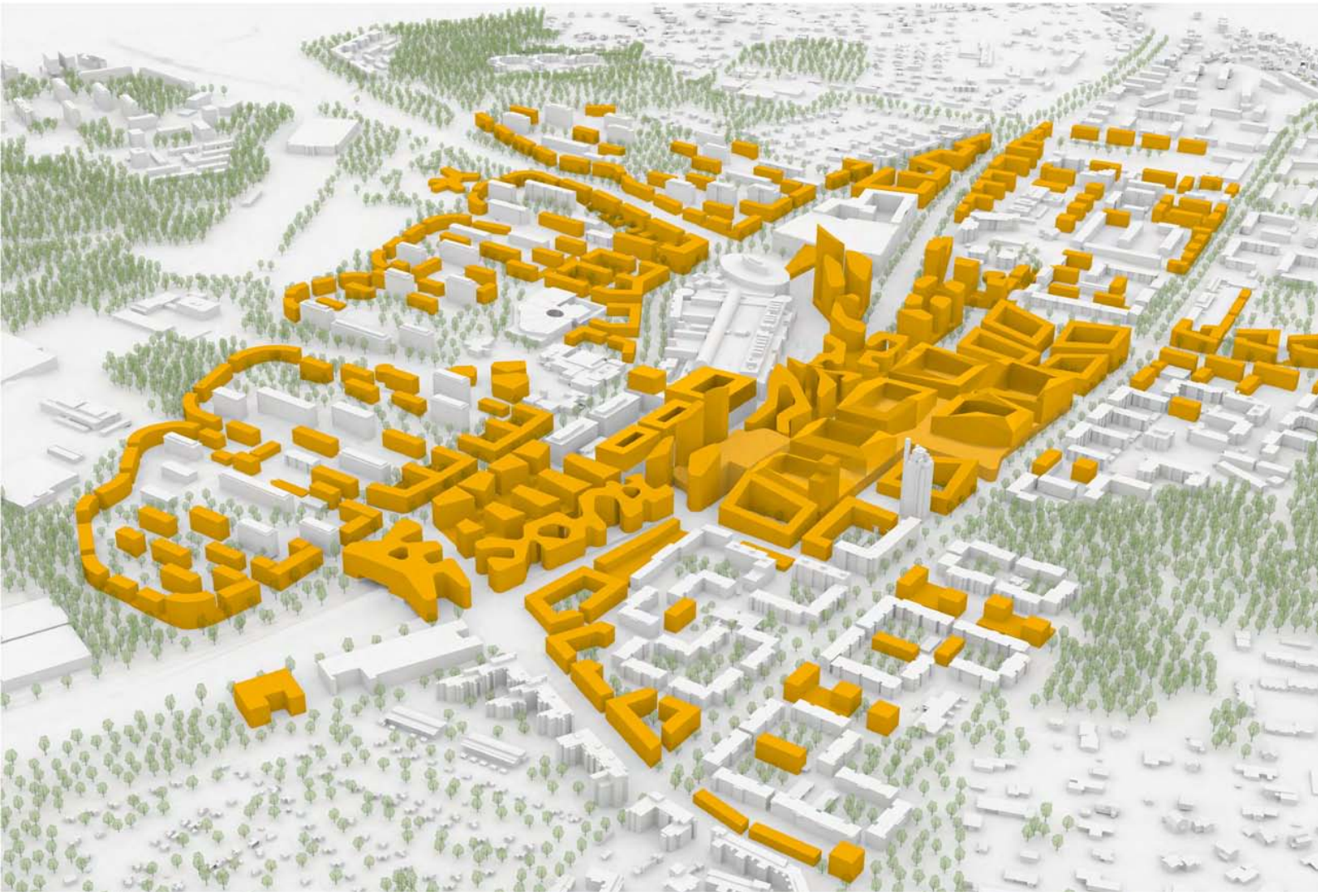
Kannelmäen keskusta on merkittävä läntisen alueen keskus, joka on kuitenkin taantunut kaupan sijoittumisratkaisuista johtuen. Yleiskaavassa asemanseutua

halutaan vahvistaa ja se on merkitty laajalta alueelta liike- ja palvelukeskustaksi, jolla myös nykyiset laajemmat, keskustasta erillään olevat päivittäistavarakaupan palvelut pyritään nivomaan kiinni vanhaan asemakeskustaan.

Herttoniemen keskusta on kantakaupungin tuntumassa sijaitseva kasvava metrokeskusta. Se sijoittuu vahvan yritysalueen ja vahvojen asuntoalueiden polttopisteeseen. Herttoniemen keskustaan on jo laadittu suunnitelmat merkittävälle liikerakentamiselle ja siihen liittyvälle asuntorakentamiselle. Se muodostaa kaakkoisten esikaupunkien keskustan. Vaikutusalueella on nykyisin noin 100 000 asukasta. Itäväylää ja metrorataa kattamalla on mahdollista jatkaa Herttoniemen keskustaa kantakaupunkia kohden.

Esikaupunkialueiden muut liike- ja palvelukeskustat palvelevat pääasiassa oman ja lähialueen asukkaita, mutta ne ovat osin jo erikoistuneita keskusta-alueita, jolloin kaikkia palveluita ei tarvitse olla jokaisessa keskustassa, vaan niissä voidaan asioida verkostomaisesti. Useat tarjoavat jo nyt laajempia palveluja, kuten Myllypuro, jossa sijaitsee koko itäistä Helsinkiä palveleva keskusterveysasema, yksi kaupungin suurimmista liikuntakeskittymistä, jolla on merkitystä koko seudun tasolla ja Stadin ammattiopiston tiloja. Myllypuron rooli vahvistuu entisestään noin 6000 opiskelijan Metropolia-kampuksen rakentuessa metroaseman viereen.

Itäkeskuksen ideasuunnitelma.
(Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy)



Myllypurosta seuraava metroasema itään on Kontulan keskusta, jota on mahdollista kehittää kaupunginosan tiivistämisen myötä.

Laajasalon rooli tulee vahvistumaan merkittävästi Kruunusiltojen myötä. Laajasalosta on mahdollista kehittyä kantakaupungin tytärkaupunki, jonka Saaristoratikka ja Vartiosaaren rakentuminen nivoo osaksi raideliikennekaupungin merkittävimpiä keskustoja. Laajasalon keskustaan liittyy olennaiselta osin yleiskaavan pohjaksi laadittu suunnitelma Laajasalontien muuttamiseksi kaupunkibulevardiksi. Se mahdollistaa noin 150 000 k-m^2 uutta rakentamista Laajasalon keskustaan ja sen tuntumaan. Laajasalon yleiskaavan pohjaksi laadittuja maankäyttötarkasteluja ja kaupunkibulevardia kuvataan yksityiskohtaisesti selostuksen liitteenä olevassa Laajasalon alueellisessa kehittämissuunnitelmassa (liite).

Vuosaaren keskustan voimakkaampi kehittäminen monipuolisena liike- ja palvelukeskustana edellyttää metron jatkamista satamaan. Saaristoratikan jatkaminen Laajasalosta Vartiosaaren kautta Vuosaareen tuo Vuosaaren aivan uudella tavalla osaksi muuta Helsingin kaupunkirakennetta. Se ei palvele ehkä niinkään työmatkaliikennettä keskustaan saakka, mutta sen merkitys alueen houkuttelevuudelle Vuosaaren asuntoalueiden sekä matkailun, virkistyksen ja vapaa-ajan näkökulmasta on suuri. Meri-Rastilan houkuttelevuus saaristoratikan ansiosta korostuu erityisesti. Jokeri 2 kytkee Vuosaaren keskustan tiiviimmin pohjoisiin kaupunginosiin ja muuhun seutuun. Vuosaaresta on laadittu maankäytön kehittämisperiaatteet (liite).

Käpylän asemanseudun kehittäminen ja nivominen osaksi laajenevaa kantakaupunkia parantaa myös Oulunkylän asemaa kaupunkirakenteessa. Oulunkylän liike- ja palvelukeskustan ja Käpylän asemanseudun välisestä Mäkitorpantiestä on mahdollista muodostaa maantason asiakasvirtoja palveleva, miellyttävä ja omaleimainen oulunkyläläinen ostoskatu.

Malmin liike- ja palvelukeskusta. (Simo Karisalo)

Vuosaaren liike- ja palvelukeskusta. (Simo Karisalo)

Pitäjänmäki-Talin alueen selkäranka on Pitäjänmäentie. Siinä Helsingin Vuosaaresta Espoon Tapiolaan johtava Jokeri 1 -pikaraitiotie kytkee alueen poikittaiseen liikenneverkostoon. Suurimmat yleiskaavalliset muutokset sijaitsevat radanvarsien ja asemanseutujen alueilla. Turunväylän ja Vihdintien muuttaminen kaupunkibulevardiksi mahdollistaa laajemmassa mittakaavassa alueen kehittämisen. Merkittävä osa tästä uudesta rakentamisesta on yleiskaavassa osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi. Takkatiellä Pitäjänmäen rautatieaseman eteläpuolelle mahdollistuu omaleimainen työpaikkojen, asumisen ja palveluiden kaupunginosakeskusta ostoskatumaisine kävelyreitteineen, toimitiloineen ja puoteineen. Keskustan vastaparina ja kiinnekohtana alueen historiaan toimivat radan vastapuolen vanhat asemarakennukset arvokkaine puistoineen.

Viikin keskusta on yksi uusimpia rakentuneita keskustoja, joka kuitenkin kärsii Lahdenväylän kaupunkirakennetta pirstovasta vaikutuksesta. Sen rooli muuttuu keskeisemmäksi Tiederatikan, Raidejokerin ja Lahdenväylän muutoksen myötä. Yleiskaavassa osoitetaan Viikin eteläreunaan uusia rakentamismahdollisuuksia jokeriradan tuntumaan.

Myös esikaupunkien liike- ja palvelukeskustoja kehitetään ympäristöään tehokkaampina, sekoittuneen rakenteen ja monipuolisten toimintojen alueina, joissa rakennusten ensimmäiset kerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava pääsääntöisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Kaupan suuryksiköt tulee integroida muihin toimintoihin, eikä muutoksia toimitiloista asumiseen pääsääntöisesti sallita.

Yleiskaavaprosessin aikana on tehty tarkempia selvityksiä ja maankäyttötarkasteluja osa-alueilta yleiskaavan mitoitusta varten. Kaavaselostuksen liitteenä ovat raportit Malmin, Itäkeskuksen, Käpylän, Laajasalon ja Vuosaaren alueista. Muihin keskustoihin laadittuja viitesuunnitelmia on kuvattu koosteraportissa "Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet" (liite). Kaikki raportit käsittelevät kaupunginosia myös keskustoja laajemmin, paneutuen koko kaupunginosan kehittämiseen ja täydennysrakentamiseen.

Lähikeskustat

Lähipalveluja tarjoavat lähikeskustat ovat arkiasioinnin tärkeitä keskittymiä ja palvelujen ryppäitä asemanseuduilla sekä uudistuneilla ostarialueilla. Yleiskaavan vision mukaisesti niistä on vuoteen 2050 mennessä muodostunut keskustoja. Osa vanhoista ostoskeskuksista on uudistunut ja liiketilat ovat rakentuneet asuintalojen alakertoihin sekä kadunvarsiliiketiloihin keskeisten kulkuväylien varsille.

Lähikeskustojen merkitystä on vahvistettu osoittamalla ne yleiskaavassa, jolloin palveluja selvästi sekä ohjattaisiin niihin että myös arvioitaisiin hankkeiden vaikutuksia niiden kehittämistavoitteiden kautta. Kaavamääräyksen mukaan lähikeskustat erottuvat ympäristöään tehokkaampina ja monipuolisempina ja kadunvarsiliiketiloja tulee osoittaa keskeisille paikoille.

Lähikeskustoja on yleiskaavassa osoitettu Lehtisaareen, Konalaan, Malminkartanoon, Kuninkaankolmion alueelle Kuninkaantammeen, Maunulaan, Torpparinmäkeen, Pukinmäkeen, Siltamäkeen, Tapaninkylään, Tapanilaan, Puistolaan, Malmin lentokentän alueelle, Pihlajamäkeen, Roihupeltoon, Jakomäkeen, Mellunmäkeen, Pohjois-Vuosaareen, Rastilaan ja Kruunuvuorenrantaan.

Keskusta-alueiden lisäksi on olemassa useita pienempiä palvelujen keskittymiä. Ne on merkitty kaavaan naapurustonsa tavoin asuntovaltaisina alueina. Osa keskittymistä sulautunee pitkällä aikavälillä yhtenäiseksi kaupunkimaiseksi kokonaisuudeksi.

2.1.2 Asuntovaltaiset alueet

Yleiskaavan Asuntovaltaiset alueet on jaettu neljään määräysluokkaan tavoitellun rakentamistehokkuuden mukaan. Tehokkainta aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiin tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta vähintään 60 % on korttelimaata.

Muiden asuntovaltaisten alueiden korttelitehokkuudet ovat pääasiassa 1,0–2,0 ja 0,4–1,2. Alhaisimman alueen tehokkuus voi nousta korkeintaan 0,4:ään. Jälkimmäisellä tarkoitetaan lähinnä olemassa olevia pientaloalueita, jotka jatkossakin halutaan säilyttää pientaloalueina, mutta niille mahdollistetaan kuitenkin tiivistämistä tulevaisuudessa. Alueita kehitetään kaavamääräyksen mukaan pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa niillä alueilla, joiden korttelitehokkuus on välillä 1,0–2,0. Alueen pinta-alasta keskimäärin noin 60 % on korttelimaata, alhaisimman tehokkuuden alueella keskimäärin noin 70 %.

Asuntorakentamista Kontulassa.
(Simo Karisalo)

Asuntorakentamista Kannelmäessä.
(Simo Karisalo)

Malmin lentokenttäalueen suunnittelussa huomioidaan alueen kytkeytyminen ympäröiviin kaupunginosiin. Korttelirakenne tulee olemaan monipuolista. Vanha lentokenttä näkyy uudessa kaupunkirakenteessa ja kaupunkikuvassa mm. vehreinä akseleina. Kentän alue erottuu olemassa olevasta rakenteesta omaleimaisena – niin kerros- kuin pienkerrostaloista, townhouseista sekä kaupunkipientaloista koostuvana pikkukaupunkina – joka monipuolistaa koillisen Helsingin asuntotarjontaa. Viheralueet ja kentän kulttuurihistoriallisesti tärkeät suojellut rakennukset ovat tärkeä osa uuden alueen identiteettiä. Kuva Crista Toivola, Tapani Rauramo.

Suuri osa kaupunkibulevardien uusista rakentamisalueista on merkitty kantakaupungin laajennusalueeksi, muilta osin uudet bulevardikaupunkialueet ovat kaavamerkinnän mukaan pääsääntöisesti tehokkainta asuntovaltaista aluetta, joiden mitoitus mahdollistaa kantakaupunkimaisen rakenteen ja palvelut liiketiloineen. Kaavamääräyksen minimikorttelitehokkuus on suurelta osin 1,8. Myös muut uudet asuntovaltaiset alueet on mitoitettu tehokkaiksi.

Uusia merkittäviä rakentamiskokonaisuuksia ovat **Malmin lentokenttäalue** ja jokerivarsien muut tiivistymät. Malmin lentokenttäalueelle voidaan rakentaa jopa noin 25 000 asukkaan kaupunginosa. Tämän uuden alueen rakentuminen vaikuttaa merkittävästi myös Malmin nykyiseen rakenteeseen ja koko koilliseen Helsinkiin.

Viilarintien ja Viikintien välinen alue luoteesta nähtynä. Itäväylän ja Viikintien liittymärampit on ajateltu tässä ideasuunnitelmassa purettavaksi, autoliikenne ohjataan Viilarintielle. Koko alueen saavutettavuus on erinomainen Roihupellon metroaseman ja Jokeri1:n ansiosta. Metroaseman läheisyyteen rakennetaan kaupallisiin palveluihin ja työpaikkoihin painottuva lähikeskusta. Roihupellon työpaikka-aluetta kehitetään tuottavuuden huippualueena, Karhunkaatajasta rakennetaan tiivis ja kodikas asumiseen painottuva kaupunginosa. Alueen erinomaisia kalliopysäköintimahdollisuuksia olisi mahdollista hyödyntää. (Tapani Rauramo)

Pitäjänmäki-Talin alueen selkäranka on Pitäjänmäentie Jokeri 1-pikaraitioteineen. Myös erinomaiset junayhteydet Valimon ja Pitäjänmäen juna-asemilta sekä bulevardisoitu Vihdintie joukkoliikenneyhteyksineen mahdollistavat uutta asumista parhaiden poikittais- ja pitkittäisliikenneverkkojen varsille. (Christina Suomi jaTapani Rauramo)

Roihupellon – Länsi-Herttoniemen – Lounais-Myllypuron jokeripysäkin ympäristö on esimerkki muista merkittävimmistä jokerivarsien rakentamiskohteista, jotka limittyvät usein uusiin alueisiin kaupunkibulevardien lähiympäristössä. Esimerkiksi **Talin – Munkkivuoren – Pitäjänmäen** alueelle yleiskaava mahdollistaa merkittävästi rakentamista. Rakentamisen määrä on kuitenkin riippuvainen Turunväylän ja Vihdintien kaupunkibulevardin toteutumisesta. **Pohjois-Vuosaaren** yleiskaava 2002:n aluevaraus on säilytetty. Sen rooli Jokeri 2:n varrella on merkittävä.

Jo rakennettujen alueiden tiivistämisen osalta yleiskaavan pohjana toimivat osaltaan Esikaupunkien renessanssi -hankkeeseen liittyvät kehittämissuunnitelmat, joita on laadittu **Keski-Vuosaareen, Mellunkylään, Kannelmäki – Lassila – Pohjois-Haagan alueelle ja Oulunkylään. Laajasalon** tarkastelu ajoittuu yleiskaavatyövaiheeseen. Keskeistä siinä on aiemmin mainittu Laajasalon kaupunkibulevardin varrelle sijoittuva rakentaminen (liite). Kannelmäen ja Oulunkylän renessanssityötä on laajennettu yleiskaavavaiheessa tarkemmilla maankäyttötarkasteluilla ja Vuosaareen on laadittu aiemmin mainitut maankäytön kehittämisperiaatteet koko kaupunginosan osalta.

Malminkartano kehittyy monipuolisena asumisen paikkana, jossa palvelut ja laajat virkistysalueet ovat lähellä asukkaita. Malminkartanoa täydennetään erityisesti rakenteen ulkoreunalta muuttamalla aluetta kiertävä maantiemäinen Kartanonkaari kaduksi, jonka molemmin puolin on rakentamista. Samalla Mätäjoen varren viheralueita voidaan kehittää. Malminkartano kytketään nykyistä paremmin naapurikaupunginosiin kehittämällä yhteyksiä Kannelmäkeen, Myyrmäkeen ja Konalaan. (Tomi Jaskari)

Raide-Jokerin (Jokeri 1) varrella on useita merkittäviä täydennysrakentamisalueita, mutta myös Jokeri 2 -linjan raiteistaminen edellyttää merkittävää täydennysrakentamista. Esimerkiksi Vuosaaren Kallvikintien varren ja Mellunkylän täydennysrakentaminen tukevat Jokeri 2:n raiteistamista. Muita merkittäviä täydennysrakentamismahdollisuuksia voidaan asemakaavoittaa mm. **Malminkartanoon**, mikä tukee Malminkartanon asemakeskustan palveluja.

Saaristoratikan varrella sijaitsevaa Laajasalon keskustaa voidaan kehittää merkittävästi nykyisestä. Laajasalosta Vartiosaaren kautta Vuosaareen yleiskaavakartassa linjattu pikaraitiotie mahdollistaa myös **Ramsinniemen** osoittamisen osittain asuntorakentamiseen ja **Meri-Rastilan** täydentämisen.

Yleiskaavatyössä on laadittu maankäyttötarkasteluja aiemmin mainittujen alueiden lisäksi **Munkkivuoreen, Pukinmäkeen, Siltamäkeen, Jakomäkeen sekä Viikki – Pihlajisto – Pihlajamäen** alueelle. Näitä tarkastellaan lähemmin raportissa "Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet" (liite). Kaupunkibulevardeja koskevat ideasuunnitelmat sivuavat useita kaupunginosia ja ottavat kantaa myös lähialueiden tiivistämiseen.

Kokonaan uusien alueiden lisäksi vuoteen 2050 mennessä varaudutaan lisä- ja täydennysrakentamalla osoittamaan noin kolmannes yleiskaavavarannosta asuntorakentamista - asuntoja lähes 90 000 asukkaalle. Tiivistämisen myötä

kaupunkirakenteeseen syntyy lisää ajallista kerroksellisuutta ja asuinalueiden elinkaarikestävyys paranee. Asukasrakenteen vahvistaminen monipuolistaa palvelukysyntää ja tukee palveluiden pysyvyyttä. Täydennysrakentaminen on olemassa olevaa infrastruktuuria hyödyntäen kestävää kaupunkirakentamista.

Täydennysrakentamisen edut ovat kiistattomat: alueilla on jo yhdyskuntatekninen infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet, joten rakentamisesta syntyy vähemmän kustannuksia kuin kokonaan uusilla alueilla. Täydennysrakentamisikään ehtineillä asuinalueilla on yleensä etuna myös hyvät perustamisolosuhteet sekä puhdas maaperä.

Vanhoja kaupunginosia pystytään lisärakentamaan merkittävästi, enimmillään noin 50 % kaupunginosatasolla. Joillakin yksittäisillä korttelialueilla on tapauskohtaisesti mahdollista lisätä rakentamista jopa moninkertaisesti. Tämä edellyttää kuitenkin tiivistä yhteistyötä taloyhtiöiden ja kaupungin eri hallintokuntien kesken. Keskeiseksi nousevat kysymykset maankäyttökorvauksista ja asemakaavassa edellytettävistä autopaikkamääristä, autopaikkojen rakentamiskustannuksista sekä päätöksenteosta taloyhtiöissä. Myös vaikutukset kaupunkikuvaan voivat olla paikallisesti ja aluetasolla huomattavia. Hankkeiden käynnistymistä voisi tukea laajemmilla alueellisilla kokonaistarkasteluilla.

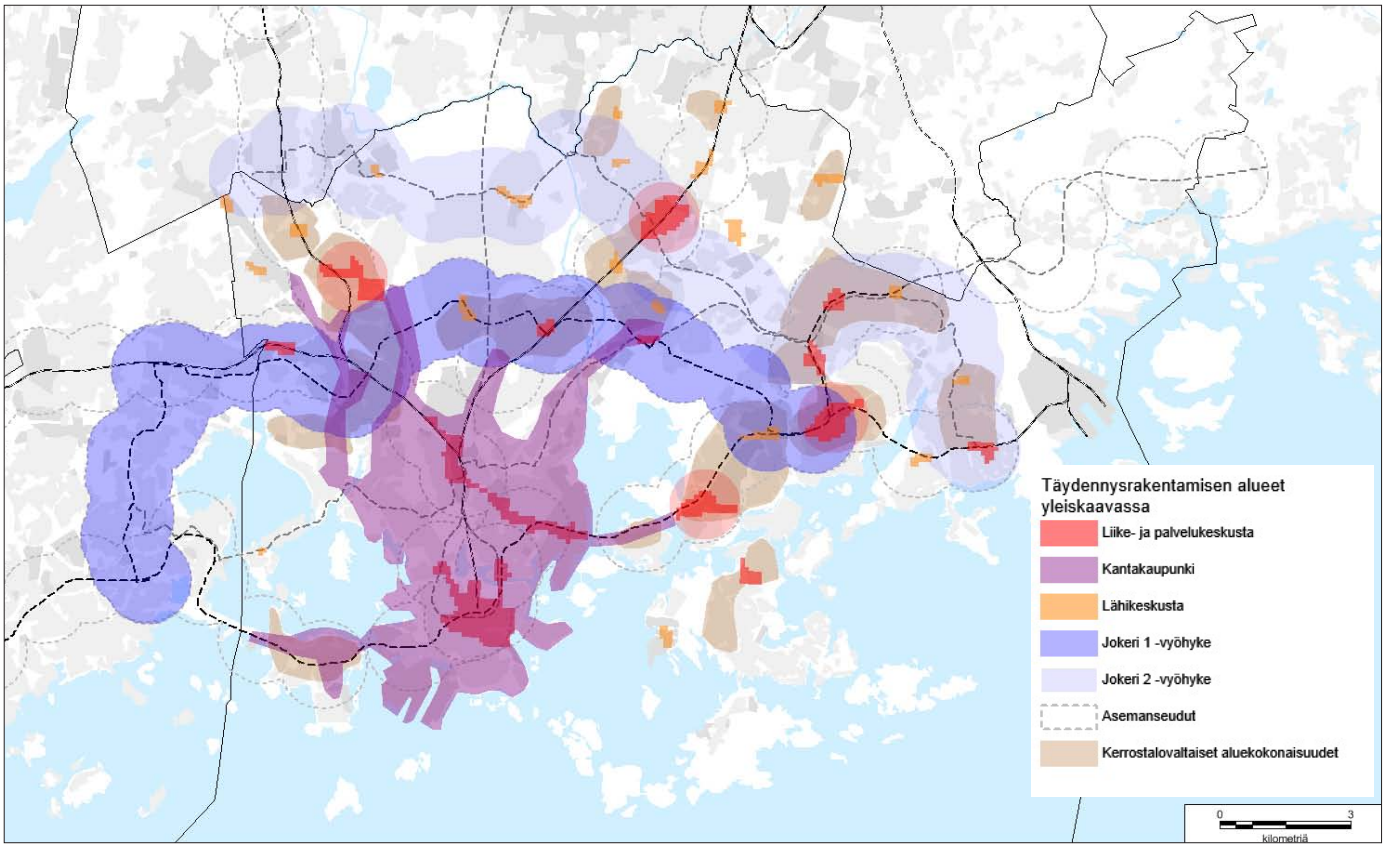
Etu-Viikkiä lounaasta nähtynä. Raide-Jokerin toteuttamisen yhteydessä Viikin aluetta kannattaa täydentää etelän suuntaan nykyisen Viikintien molemmin puolin. Jos Jokeri 1 voitaisiin linjata uutta kokoojakatua pitkin, pikaraitiotie palvelisi Viikki-Latokartanon koko asuntoaluetta paremmin. Myös Helsingin Yliopiston Tiedekampus voidaan liittää nykyistä kiinteämmin osaksi muuta kaupunkirakennetta ja tukea bio-klusterin kehittymistä. Uudella alueella rakentamisen tehokkuus vaihtelee pohjoisosan kerrostalojen umpikortteleista eteläreunan avoimiin town-house-kortteleihin. Rakentamisen ja peltomaiseman rajavyöhykettä kehitetään luonnonmukaisena reunapuistona hulevesiä hyödyntävine vesiaiheineen. (Esa Kangas)

Kaupunkirakenteen tiivistymistä ohjataan yleiskaavassa asuntovaltaisille alueille osoitettujen korttelitehokkuuksien kautta. Voimakkaimmin tiivistetään keskustoja ja raideliikenteen merkittävimpien pysäkkien ympäristöjä, mutta lisärakentamismahdollisuuksilla tuetaan myös perinteisiä asuinalueita, jotka sijaitsevat etäämpänä asemanseuduista.

Täydennysrakentamisella on tuotu alueelle suurta mittakaavaa. Java-saari, Amsterdam 2014. (Satu Tarula)

Täydennysrakentamista Bijlmermeerissä, Amsterdam. (Satu Tarula)

Townhouse-asumista Amsteramissa. (Satu Tarula)



Täydennysrakentamisen prioriteettialueet sijaitsevat mm. liike- ja palvelukeskustoiden ympäristössä, asemanseuduilla ja Jokeri-vyöhykkeillä sekä kantakaupungissa. (Satu Tarula)

2.1.3 Toimitila-alueet

Aluetta kehitetään toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyksen käyttöön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Roihupelto-Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa osoittaa asemakaavassa sellaisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköjä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Alueella sallitaan liikenteen ja teknisen huollon tilaa. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.

Toimitilamäärän kasvussa kehitys Helsingissä on viime aikoina ollut päinvastainen kuin esimerkiksi Tukholmassa. Helsingin ydinalueiden toimitilamäärä on hälyttävästi laskenut verrattuna esimerkiksi Tukholmaan. Sillä on negatiivinen vaikutus kaupunkituottavuuteen. Yleiskaavassa on varmistettava riittävä määrä toimitilavarantoa agglomeraatioedun, kaupunkituottavuuden näkökulmasta edelleen, mutta yhtä hyvin myös kestävän liikkumisen näkökulmasta hyviltä sijainneilta raideliikennepysäkkien läheltä.

Helsingissä on paljon toimivia yrityksiä, joiden tuotannon luonne tai logistiikka ei mahdollista sijoittumista asuinalueiden yhteyteen. Näille alueille voi jatkossakin sijoittua elinkeinotoimintaa, joka ei voi sijaita sekoittuneessa kaupunkirakenteessa ja tarvitsee toimiakseen esimerkiksi paljon logistiikkaliikennettä tai tuottaa valmistusprosesseista aiheutuvaa häiriötä. Myös sellaisia asukkaiden huoltopalveluja, jotka vievät tilaa tai aiheuttavat häiriötä, on tarkoituksenmukaista sijoittaa hyvin saavutettaville työpaikka-alueille (korjaamot yms.) samoin kuin yhdyskuntatekniseen huoltoon liittyviä tiloja. Vaikka sekoittunut kaupunkirakenne on ideaali, puhtaasti työpaikka-alueiksi varattuja alueita tarvitaan edelleen.

Yleiskaavaa valmistellaan tilanteessa, jossa kantakaupungin toimitiloja ja liiketiloja sekä osia Helsingin yritysalueista ja -tonteista on muuttumassa asumiseen. Tämä ei Helsingin tuottavuuden kannalta ole perusteltua. Korvaavia työpaikkoja täytyisi syntyä tilalle hyville sijaintipaikoille, mutta täysin uusien työpaikka-alueiden luominen on kuitenkin haastavampaa kuin nykyisten kehittäminen.

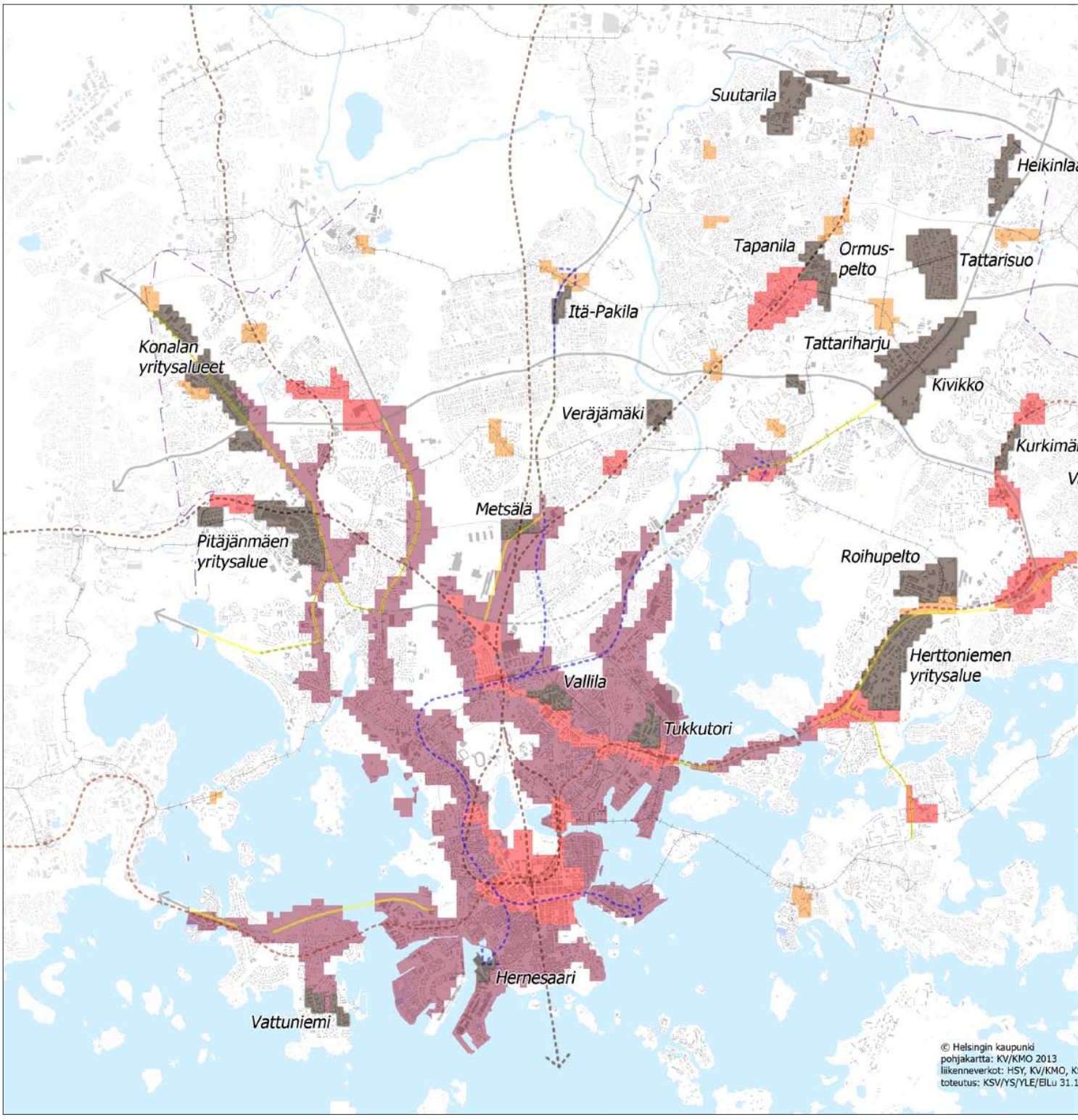
Yleiskaavalla voidaan vaikuttaa vahvojen yritysalueiden muodostumiseen sekä saavutettavuuteen pohjautuvaan työmarkkinoiden toimivuuteen. Aivan keskeistä on yritysalueiden sijainti kaupunkirakenteessa. Yritysten taipumus hyötyä toistensa läheisyydestä edellyttää riittävän suuria yrityskeskittymiä, joilla on oltava myös mahdollisuus kasvaa.

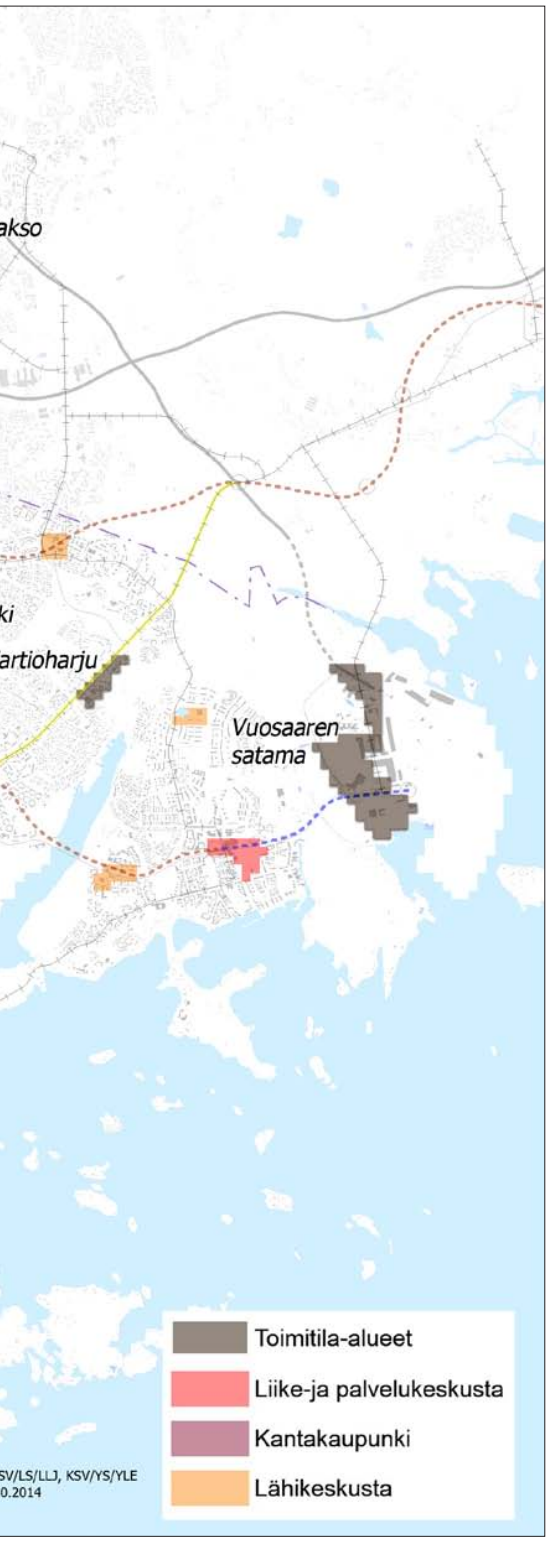
Helsingissä on käytännössä erityisesti kaksi tämän mittaluokan työpaikka-aluetta kantakaupungin ulkopuolella, jotka ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa jo nyt: Pitäjänmäki ja Herttoniemi – Roihupelto. Herttoniemi – Roihupellon asema on aivan keskeinen työmatkaliikennettä ajatellen Kivenlahti – Östersundom -metron varressa. Se nojaa tulevaisuudessa vahvasti myös tulevaan Roihupellon Stadin ammattioppilaitoksen tekniikan oppilaitokseen ja Myllypuron tulevaan Metropolian ammattikorkeakoulukampukseen. Yleiskaavaratkaisussa sekä Pitäjänmäki että Roihupelto-Herttoniemi säilyvät, joskin Pitäjänmäellä Valion tuotantoalueen väistyessä Valimon aseman ja Vihdintien välissä oleva alue on jo muuttumassa uudeksi asumisen ja työn lomittavaksi sekoittuneeksi alueeksi. Pitäjänmäki on siitäkin huolimatta edelleen merkittävä työpaikka-alue (20 000 työpaikkaa) ja sen asema vahvistuu entisestään Raidejokerin myötä. Pitäjänmäkeä ja Herttoniemi – Roihupeltoa kehitetään edelleen vision tavoitteiden mukaan tuottavuuden huippualueina. Herttoniemi – Roihupellon toimitila-alue tukee myös valtuustostrategiaa, jossa

korostetaan Itä-Helsingin elinkeinoelämän kehittämistä. Käytännössä alue on Itä-Helsingin ainoa merkittävä yritysalue satamaa lukuun ottamatta.

Sataman yritysalueen laajentumismahdollisuus on rajallinen. Sillä on kuitenkin satamasta johtuvaa potentiaalia ja alue on niin ikään Yleiskaavan visiossa määritelty tuottavuuden huippualueena. Sataman yritysaluetta vahvistaa tulevaisuudessa metrolinjan jatkaminen satamaan. Yleiskaavassa se on linjattu yritysalueelle ja

Helsingin toimitila-alueet. (Elina Luukkonen)





mahdolliseen matkustajaterminaaliin, jolle varataan tilaa laajentamalla satama-aluetta. Yleiskaavamääräys mahdollistaa myös pikaraitiotien metron sijasta.

Tattarisuolla ja Tattariharjulla on Malmin lentokenttäalueen rakentumisen myötä mahdollisuus muodostua merkittäviksi nykyistä korkeamman tuottavuuden työpaikka-alueiksi. Tulee kuitenkin muistaa, että aloittelevat yritykset tarvitsevat kohtuuhintaista tilaa. Kaupungin on myös tarjottava tällaisia mahdollisuuksia, jotta uutta yrittäjyyttä pääsee syntymään.

Mikäli Tuusulanväylän kaupunkibulevardin yhteydessä toteutetaan Tuusulanväylän kääntö Käpylästä laadittujen maankäyttötarkastelujen mukaisesti (liite), Metsälän työpaikka-alueen merkittävä kehittyminen mahdollistuu. Entistä keskeisempi sijainti ja työpaikkojen helppo saavutettavuus edesauttavat uusien yrityksien syntyä.

Konalan työpaikka-alue ja yleisemmin Vihdintien varsi on merkitty laajalti toimitila-alueeksi. Kaupunkibulevardin raideliikenneratkaisun myötä sen asema kaupunkirakenteessa paranee huomattavasti. Ydinkeskustaa lähinnä olevat alueet on merkitty kantakaupungiksi. Merkintä kuitenkin mahdollistaa nykyisten yritysten jatkamisen alueella ja uusien yritysten syntymisen, mutta se mahdollistaa samalla myös asuntorakentamista.

Edellä mainittujen lisäksi työpaikka-alueiksi on merkitty erikseen kantakaupungin alueelta Vallilan teollisuusalue ja Tukkutorin ympäristö. Niiden merkitys nimenomaan toimitila-alueena on keskustan kaupunkirakenteen toiminnallisen monipuolisuuden kannalta merkittävä. Toimitila-aluemerkintä yleiskaavassa tukee kaupungin strategioissa erikseen korostettua Pasila – Vallila – Kalasatama -yritysvyöhykkeen kehittämistä. Vattuniemen toimitila-alueella on samansuuntainen merkitys Lauttasaaren toiminnallisen monipuolisuuden kannalta. Pienillä yrityskeskittymillä, kuten juuri Lauttasaaren Vattuniemessä, trendi muuttumisesta kokonaan asumiseen on ollut selvä pitkään. Kuitenkin alueiden palvelut tarvitsevat tukea yrityksistä. Moni asukkaiden ja asuinalueiden palveluista elää päivisin työpaikkojen turvin (elintarvikekaupat, ravintolat).

Muita yleiskaavassa säilyviä toimitila-alueita ovat Reimarla, Suutarila, Malmi, Tapanila, Heikinlaakso, Viikki, Kivikko, Kurkimäki ja Linnanpajantie, jotka ovat niin ikään merkittäviä työpaikka-alueita, ja joissa on omanlaistaan pientä ja keskisuurta yritystoimintaa. Jotkut näistä ovat erittäin pieniä, vain muutaman korttelin kokoisia, mutta niillä on merkitystä myös alemman jalostusasteen yritystoiminnalle.

Yleiskaava 2002:n pienimmistä työpaikka-alueista muutama on merkitty uudessa yleiskaavassa asuntovaltaisiksi alueiksi tai keskusta-alueiksi riippuen niiden sijainnista kaupunkirakenteessa ja joukkoliikenneyhteyksistä. Tällaisia alueita ovat Viikinranta, Ruskeasuon varikko ja Hernesaari, jotka on merkitty kantakaupungiksi, sekä Vuosaaren keskustan yrityskortteli, joka on merkitty liike- ja palvelukeskustaksi. Lisäksi Kuninkaantammen, Siltamäen ja Puotilanrannan toimitila-alueet on muutettu asuntovaltaisiksi alueiksi. Viikinrannassa kantakaupunkimerkintä kuitenkin mahdollistaa alueen kehittymisen edelleen työpaikka-alueena, mutta mahdollistaa myös asuntorakentamista. Hernesaaressa telakka-alue säilyy toimitila-alueena, ja muissa osissa kantakaupunkimerkintä mahdollistaa asumisen ja toimitilojen sekoittumisen.

Joitakin edellisen yleiskaavan rajauksia on tarkistettu suhteessa nykytilanteeseen (mm. Pitäjänmäki). Uusia toimitila-alueita ei yleiskaavassa ole osoitettu. Tämän vuoksi nykyisten toimivien alueiden sekä sellaisten nykyisten yritysalueiden, joilla nähdään tulevaisuudessa merkittävää kehittämispotentiaalia, säilyttäminen on ensiarvoisen tärkeää.

2.1.4 Virkistys- ja viheralueet

Yleiskaavassa virkistys- ja viheralueet on nivottu yhteen verkostoksi. Rungon muodostavat seudulle jatkuvat vihersormet ja muut laajemmat viheralueet sekä poikittaiset viheryhteydet. Alueet ovat keskenään erilaisia omista lähtökohdistaan käsin. Niihin kuuluu paljon maisemallisesti arvokkaita ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kokonaisuuksia, suuria toiminnallisia virkistysalueita, kuten liikuntapuistot ja kaupunginosapuistot sekä suojelualueita, kuten Natura-alueita.

Kaavamääräyksen mukaan ”alueita kehitetään merkittävinä virkistys-, ulkoilu-, liikunta ja kulttuurialueina, jotka kytkeytyvät seudulliseen viherverkostoon ja merelliseen virkistysvyöhykkeeseen”.

Merellisistä viher- ja virkistysalueista on haluttu erottaa ne alueet, joissa on merkittäviä kehittämismahdollisuuksia erityisesti matkailun ja loma-asumisen näkökulmasta. Ne on yleiskaavakarttaan merkitty Merellisen virkistyksen ja matkailun alueiksi. Kaavamääräyksen mukaan “alueita kehitetään merkittävänä virkistys-, ulkoilu-, liikunta ja kulttuurialueina, jotka kytkeytyvät mantereen virkistys- ja viheralueisiin”. Merkintä sisältää loma-asumisen ja matkailun alueita.

Molempia alueita koskee määräys, jonka mukaan “suunnittelussa tulee turvata kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä ottaa huomioon luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston sekä metsäverkoston kannalta tärkeät alueet. Alueelle saa rakentaa tarpeellisia yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja liikenneväyliä alueen arvot huomioon ottaen”.

Viheryhteydet ovat pääosin poikittaisia yhteyksiä laajempien viher- ja virkistysalueiden välillä. Ne voivat olla hyvinkin rakennettuja, kuten historiallisen keskustan ja nykyisen kantakaupungin yhteydet Esplanadi ja polveileva yhteys Johanneksen puistosta

rantaan. Kaavamääräyksessä viheryhteys määritellään ”laajojen virkistysalueiden väliseksi yhteydeksi, viherakseliksi tai puistojen sarjaksi, joka palvelee virkistys- ja/tai ekologisena yhteytenä. Alueiden suunnittelussa viheralueet tulee liittää luontevasti toisiinsa. Kulttuuristen ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä viheryhteyksien yhtenäisyys ja jatkuvuus on otettava huomioon. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta puistomaiseen ja luonnonmukaiseen. Tarvittaessa rakennetaan vihersiltoja tai -alikulkuja”.

Merelliseen virkistykseen ja hyvään kaupunkielämään liittyy yleiskaavaan merkitty seudulle jatkuva rantavyöhykettä seuraileva koko kaupungin kattava rantaraitti.

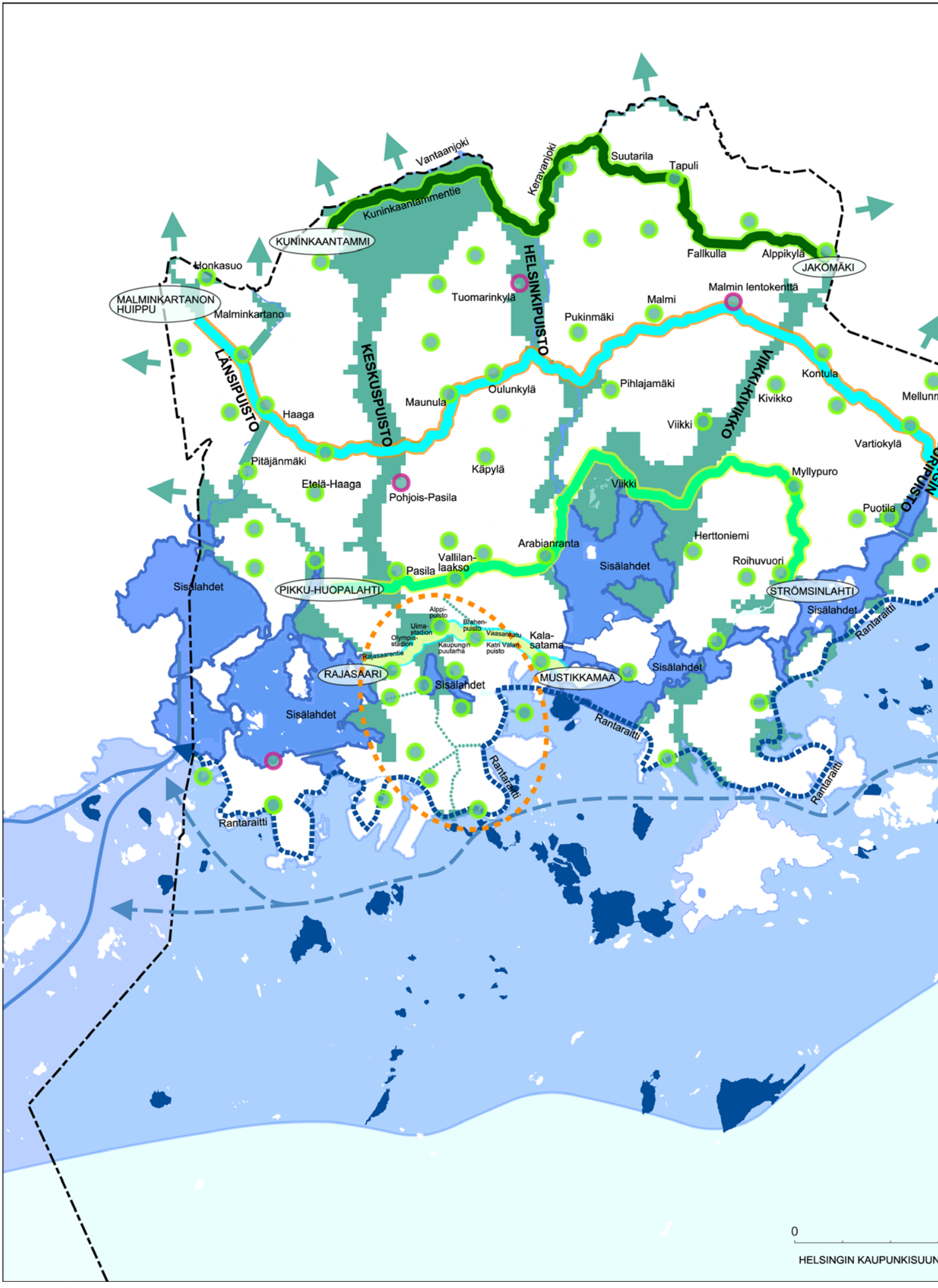
Tavoite asemakaavatason viherverkostosta on sisällytetty osaksi kaavan muita maankäyttömääräyksiä.

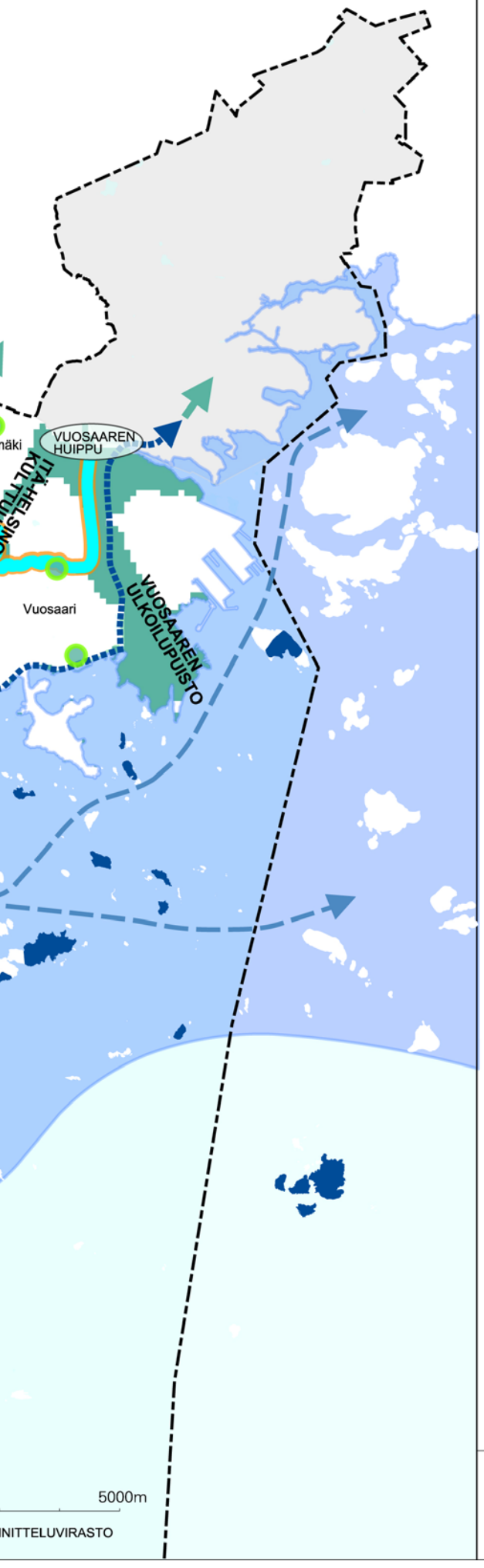
Kaavan teemakartoissa on osoitettu viher- ja virkistysverkosto sekä kaupunkiluontoverkosto ja esitetty niitä koskeva tavoitteisto. Virkistysverkosto -teemakartalla esitetään tavoitteet laajojen yhtenäisten virkistysalueiden, kaupunginosapuistojen poikittaisten viheryhteyksien, jokivarsien, keskustan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

Kaupunkiluonto -teemakartalla on osoitettu luonnonsuojelualueet, Naturaverkoston osat ja Helsingin nykyisen luonnonsuojeluohjelmaan sisällytetyt alueet, metsäinen verkosto ja niittyverkosto sekä ekologiset yhteydet ja kaupunkiluonnon ydinalueet. Samanaikaisesti yleiskaavan kanssa laaditaan uusi Helsingin luonnonsuojeluohjelma, jonka osana suunnitellaan kaupunkia kattava metsäinen verkosto. Suojelualueverkosto tarkentuu suojeluohjelman valmistuttua kaavaluonnosvaiheen jälkeen.

Asemakaavoituksessa ja yksityiskohtaisessa suunnittelussa voidaan suojeltavat alueet merkitä eri tyyppisillä suojelumerkinnöillä. Luontoalueilla on käytetty esim. LUO-merkintää.

Helsingin kaupungin aineistopankki /Mika Lappalainen


Vantaanjoki
Keravanjoki
Kuninkaantammentie
KUNINKAANTAMMI
Suutarila
Tapuli
Fallkulla
Alppikylä
JAKOMÄKI
Honkasuo
MALMINKARTANON HUIPPU
Malminkartano
Tuomarinkylä
HELSINKIPUISTO
Malmi
Malmin lentokenttä
Pukinmäki
LÄNSIPUISTO
KESKUSPUISTO
VIIKKI-KYLMÄKKO
Kontula
Pihlajamäki
Oulunkylä
Maunula
Kivikko
Haaga
Viikki
Vartiokylä
Pitäjänmäki
Käpylä
Myllypuro
Etelä-Haaga
Pohjois-Pasila
Viikki
Puotila
Herttoniemi
Arabianranta
Vallilan-laakso
Pasila
Sisälahdet
Roihuvuori
Sisälahdet
PIKKU-HUOPALAHTI
STRÖMSINLAHTI
Sisälahdet
Rantaraitti
Alppi-puisto
Uima-stadion
Olympia-stadion
Brahen-puisto
Vaasankatu
Kaupungin puutarha
Katri Valan puisto
Kala-satama
Rajasaarentie
RAJASAARI
Sisälahdet
MUSTIKKAMAA
Sisälahdet
Sisälahdet
Rantaraitti
Rantaraitti
Rantaraitti
Rantaraitti
0
HELSINGIN KAUPUNKISUUN



TEEMAKARTTA

VIRKISTYS- JA VIHERVERKOSTO 2050

MANTEREEN VIRKISTYSVERKOSTO ELI "VIHREÄ VERKKO"

Laajat, yhtenäiset viheralueet eli Vihersormet

Viheraluekokonaisuus, joka jatkuu seudulle ja merelle sekä sisältää erityisiä maisemallisia, toiminnallisia, ekologisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja. Vihersormista laaditaan yleissuunnitelmat, joissa toiminnallisuutta ja saavutettavuutta parannetaan, kulttuurihistoriallisia ja maisemallisia arvoja vaalitaan ja luonnon monimuotoisuus turvataan. Tunnistetaan luonnonsuojelun, ekologisen verkoston ja metsäluonnon kannalta tärkeät alueet ja kehitetään ekosysteemipalveluja. Vihersormien toiminnallisesta sekä visuaalisesta jatkuvuudesta huolehditaan ja tarvittaessa rakennetaan siltoja ja alikulkuja.

Seudulliset yhteydet

Laajojen yhtenäisten viheralueiden väliset tärkeimmät poikittaiset yhteydet "Viherlinjat"

Toiminnallisesti tärkeä Helsingin virkistysalueverkosto muodostuu vihersormista ja poikittaisista virkistysyhteyksistä.
Poikittaiset virkistysreitit vahvistavat itä- länsi suuntaista yhteyttä vihersormiin ja ne parantavat virkistyspalvelujen saavutettavuutta asuntoalueilta. Yhteyden luonne voi vaihdella kävelytiestä puistoihin ja kaupunkimetsiin. Tarvittaessa rakennetaan siltoja ja alikulkuja.

KUNINKAANTAMMI — JAKOMÄKI
MALMINKARTANON HUIPPU — VUOSAAREN HUIPPU
PIKKU-HUOPALAHTI — STRÖMSINLAHTI
RAJASAARI — MUSTIKKAMAA

Kaupunginosapuisto

Asuinalueita kokoava, keskeinen ja helposti saavutettava puistoalue, jota kehitetään toiminnallisesti monipuoliseksi siten, että se palvelee eri käyttäjäryhmiä ja vahvistaa alueen identiteettiä. Puistojen luonne vaihtelee rakennetusta luonnonmukaiseen ja kuvastaa alueen ominaispiirteitä. Kaupunginosapuistojen suunnittelussa tulee ottaa huomioon lisärakentamisen myötä kasvava käyttäjämäärä. Yhteydet kaupunginosapuistoon tulee suunnitella turvallisiksi ja miellyttäviksi.

Kaupunginosapuiston tarve

Asuinalue, jonne sijoitetaan tulevaisuuden uusi kaupunginosapuisto. Yhteydet kaupunginosapuistoon tulee suunnitella turvallisiksi ja miellyttäviksi.

Keskustan historialliset puistot ja kaupunkitilat

Aluetta kehitetään kerrostuneen kulttuuriympäristön lähtökohdista.

Keskustan vihreät akselit eli merkittävät puistoakselit ja -yhteydet

Kehitetään identiteettitekijöinä historiallisten, kaupunkikuvallisten ja virkistysarvojen lähtökohdista osana kaupunkirakennetta.

MERELLINEN VIRKISTYSVYÖHYKE ELI "SINIKÄMMEN"

Sisälahtien virkistysaluekokonaisuus

Vihersormet jatkuvat sisälahtien ympärille kiertyvinä yhteyksinä ja maisematiloina. Sisälahdet muodostavat suojaisia merellisiä virkistyskokonaisuuksia ja linkin vihersormien ja merellisen Helsingin välillä. Sisälahtia kehitetään toiminnallisina ja visuaalisina kokonaisuuksina. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon kaupungin merellisten julkisivujen näkyminen laajalle alueelle. Lahtia kiertävien reittien jatkuvuudesta huolehditaan ja reitit vaihtelevat ympäristön mukaan poluista rantapromenadeihin.

Merenrantaa seuraileva seudullinen virkistysyhteys, Helsingin rantaraitti

Helsingin merellisyyttä korostavan päärantaraitin jatkuvuudesta huolehditaan. Rantaraitin varrelle, paikoissa mihin on hyvä julkisen liikenteen yhteys, osoitetaan vesiliikenteen laituripaikkoja.

Helsingin edustan virkistyssaarten vyöhyke

Pääasiallisesti virkistyskäyttöön tarkoitetut saaret, joiden saavutettavuutta julkisella vesiliikenteellä parannetaan. Saarten suunnittelun lähtökohtIna ovat niiden luonto-, maisema- ja kulttuuriarvot.

Vesiliikenteen yhteystarve

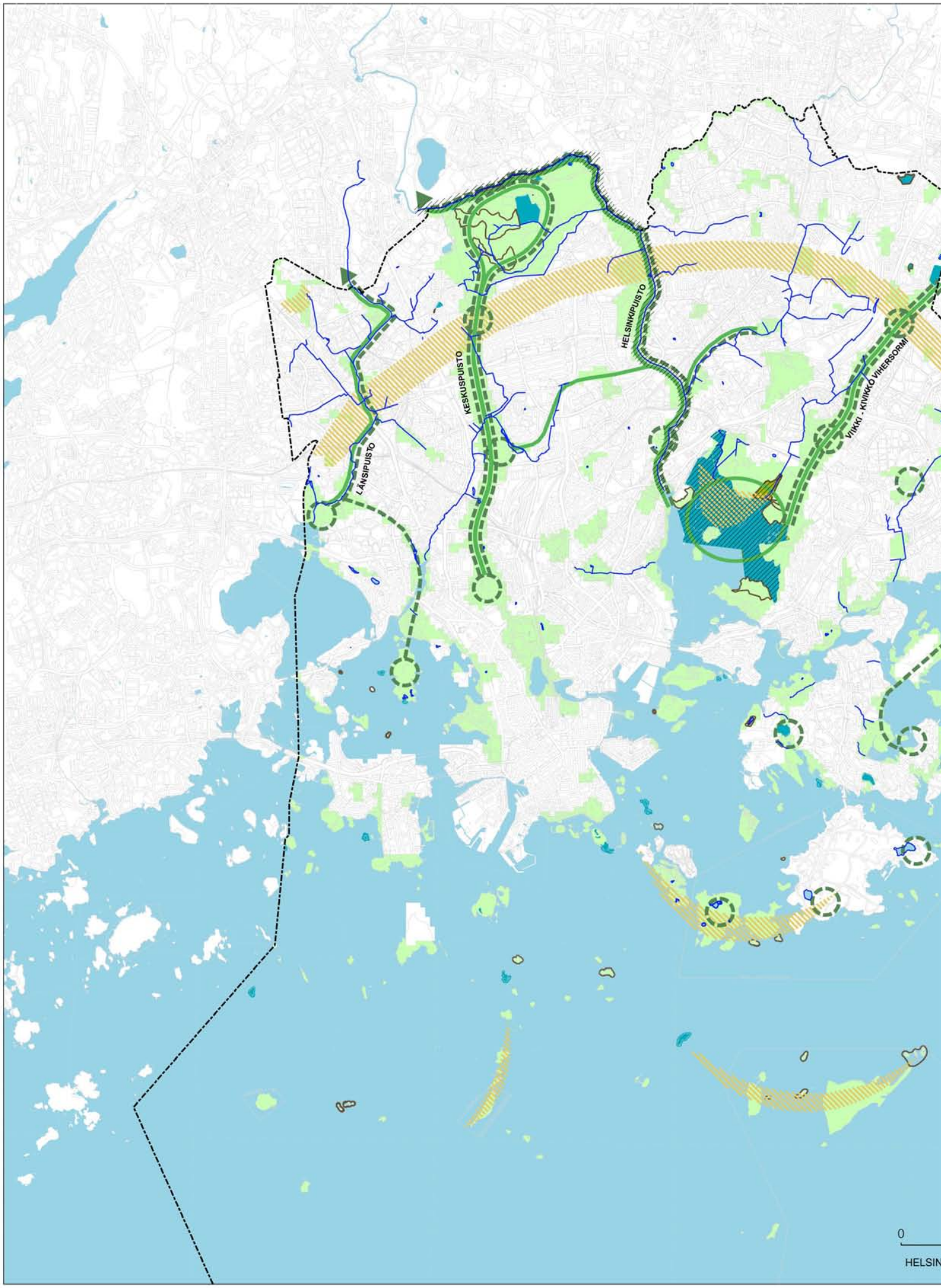
Seudullinen vesiliikenneyhteystarve, jonka tarkempi linjaus suunnitellaan siten, että se palvelee saarten virkistyskäyttöä.

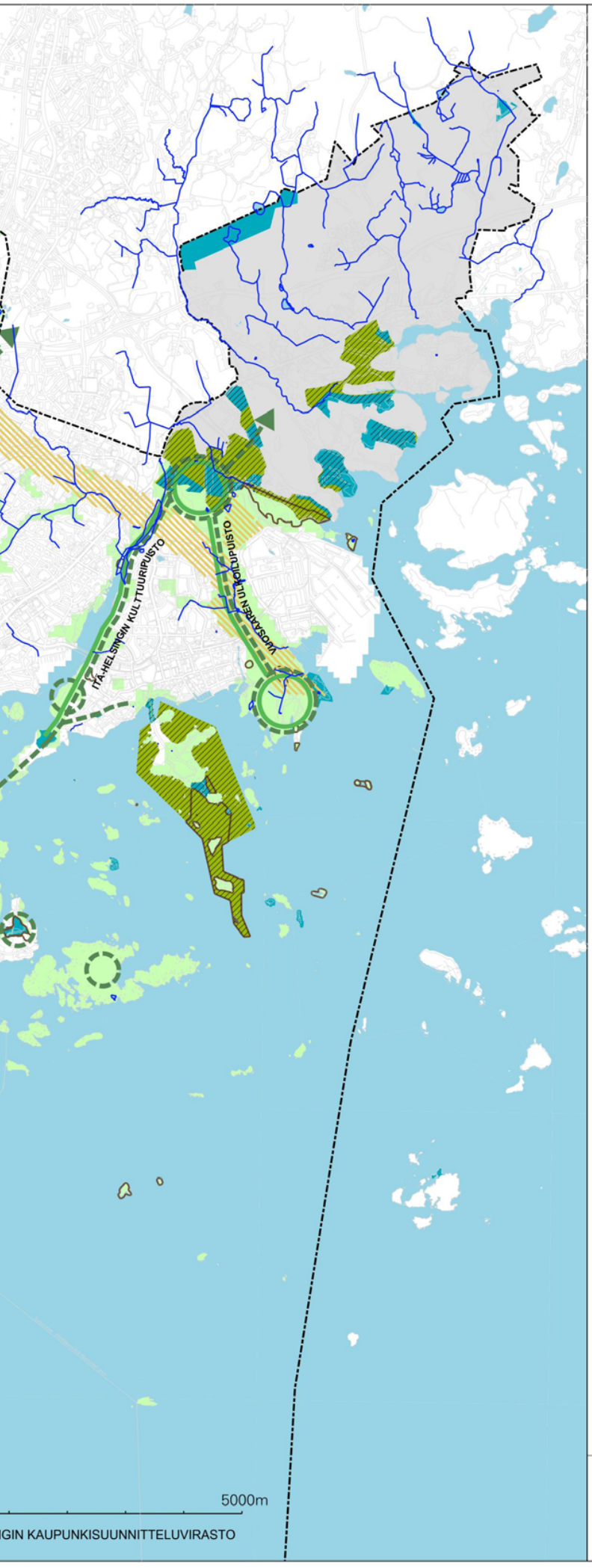
Östersundom ei kuulu yleiskaava-alueeseen.

HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

KAUPUNKIKAAVA

LUONNOS 25.11.2014


LÄNSIPUISTO
KESKUSPUISTO
HELSINKIPUISTO
VIIKKI - KIVIKKÖ VIHERSORMI
0
HELSIN



TEEMAKARTTA

KAUPUNKILUONTO

Suunnitelma kaupunkiluontoverkostosta

Vihersormet ja muut laajat viheralueet

Vihersormet muodostavat rungon ekologiselle verkostolle.
Alueet ovat monipuolisia virkistys- ja ulkoilu-alueita, joilla on merkittäviä luonto-, kulttuuri-, ja maisema-arvoja.

Kaupunkiluonnon ydinalueet ja ekologiset yhteydet

Kaupunkiluonnon ydinalueet ja ekologisen kytkeytyneisyyden kannalta tärkeät yhteydet.

Metsäverkosto

Metsäverkoston hoidossa ja kehittämisessä otetaan huomioon luonnon monimuotoisuus, luonnonsuojeluarvot, ekologinen kytkeytyneisyys, kulttuuriympäristöjen ja maiseman arvot sekä virkistyskäytön tarpeet.

Niittyverkosto

Niittyverkoston hoidossa ja kehittämisessä otetaan huomioon luonnon monimuotoisuus, luonnonsuojeluarvot, ekologinen kytkeytyneisyys, kulttuuriympäristöjen ja maiseman arvot sekä virkistyskäytön tarpeet.

Siniverkosto

Merialueen, merenlahtien, jokien, lampien, purojen, avo-ojien ja rantabiotooppien muodostama ekologinen verkosto.

Luonnonsuojelualueet

Luonnonsuojelualueiksi perustettavaksi tarkoitetut alueet
(Luonnonsuojeluohjelma 2008 - 2017)

Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet

Rakennettavat alueet ja uudet puistot

Rakennettavien alueiden ja uusien puistojen suunnittelussa otetaan huomioon ekosysteemipalvelujen ja ekologisen laadun kehittäminen sekä vihertehokkuus.

Östersundom ei kuulu yleiskaava-alueeseen

HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

KAUPUNKIKAAVA

LUONNOS 25.11.2014

2.1.5 Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmä luo puitteet kaupungin elinvoimaisuudelle ja tukee hyvän asumisen, työssäkäynnin ja elinkeinotoiminnan edellytyksiä. Yleiskaavan liikennejärjestelmä luo edellytykset kaupungin kehitykseen ja rakenteen tiivistämiseen. Vastaavasti kaupunkirakenteen tiivistyminen lisää kestävien kulkutapojen kilpailukykyä, joten liikennejärjestelmän tehokkuuden kasvu ja kaupungin tiivistäminen tukevat toisiaan.

Tiivis kaupunkirakenne vaatii tehokkaan liikennejärjestelmän, joka pystyy liikuttamaan mahdollisimman paljon ihmisiä ja tavaroita mahdollisimman pienessä tilassa. Kaupungin väkiluvun kasvaessa kasvaa myös yksittäisten matkojen määrä, mikä rajallisen katutilan vuoksi edellyttää tehokkaiden ja tilaa säästävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – edistämistä autoilulle aidosti kilpailukykyisiksi vaihtoehdoiksi.

Helsingin kantakaupungissa ja erityisesti Helsingin niemellä liikennejärjestelmä on jo nyt varsin tehokas: kävely ja pyöräily muodostavat liikkumisesta merkittävän osan ja moottoroiduista matkoista valtaosa tehdään joukkoliikenteellä. Laajenevassa kantakaupungissa erinomaiset ja monipuoliset liikenneyhteydet ovat yhä useamman saatavilla, ja kohteet ovat entistä useammin lähellä. Yleiskaavatyön tavoitteena on tehdä Helsingin laajenevasta kantakaupungin alueesta laadukas, houkutteleva alue, joka on kaikkien toimijoiden saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla.

Yleiskaavaratkaisussa merkittävimmät muutokset liikennejärjestelmälle ovat uusi koko kaupungin kattava laaja pikaraitiotieverkko, uudet rautatie- ja metro-osuudet, moottoritiemäisten sisääntuloväylien luonteen muuttaminen kaupunkibulevardeiksi sekä kulkumuotojen priorisoinnin selkeyttäminen. Yleiskaavan liikennejärjestelmä perustuu Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmassa määriteltyyn kulkumuotojen priorisointiin: ensin huolehditaan kävelijöiden tarpeista, koska kävely on kaiken liikkumisen perusta. Kävelijöiden jälkeen huolehditaan järjestyksessä pyöräilijöistä, joukkoliikenteestä, kuljetuksista ja jakelusta ja viimeisenä henkilöautoilusta.

Jalankulku ja pyöräily tiivistyvässä kaupungissa

Yleiskaavan Helsinki on maailmanluokan kestävän liikkumisen metropoli. Kestävän liikkumisen kaupunki on viihtyisä, turvallinen, terveellinen ja elinvoimainen. Tavoitteen saavuttamiseksi edistetään pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita. Kaiken suunnittelun lähtökohtana on jalankulkija, sillä kävely on osa jokaista matkaketjua. Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen on myös tärkeä keino ylläpitää ja entisestään parantaa koko liikennejärjestelmän toimivuutta.

Uudessa yleiskaavassa katuverkoille järjestetään parhaiden käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet. Katuverkon ulkopuolella toimenpiteenä toteutetaan puisto-, rata- ja moottoritiekäytäviä hyödyntäviä baanoja (laatukäytäviä), jotka tarjoavat suoria ja katkottomia yhteyksiä suurimpien asuinkeskittymien, työpaikkakeskittymien ja kampusalueiden välille. Pyöräliikenteen rakenteellisia järjestelyjä kehitetään kasvavan pyöräliikenteen tarpeisiin.

Pyöräilyn ja jalankulun erottelu on tärkeää, sillä lisääntyvä pyöräily ei saa aiheuttaa turvattomuutta jalankulkijoille. Uusien alueiden suunnittelussa kävelyn ja pyöräilyn tarpeet otetaan huomioon alusta lähtien, jolla mahdollistetaan entistä laadukkaampi kaupunkiympäristö. Uudet siltayhteydet Kruunuvuorenrantaan ja Vartiosaaren kautta Rastilaan tuovat itäisen Helsingin monipuolisempien kävely ja pyöräily-yhteyksien päähän kantakaupungista. Pyöräverkkoa tihennetään koko kaupungissa.

Polkupyöräpysäköintiä Amsterdamissa. (Satu Tarula)

Pyöräilyä ja kävelyä priorisoidaan erityisen voimakkaasti kantakaupungissa ja uusilla keskusta-alueilla. Kävelyverkon yhdistävyys on korkea ja reitit ovat laadultaan korkeatasoisia: suoria, selkeitä, viihtyisiä, esteettömiä ja turvallisia. Katutilassa viihtyminen ja viipyminen ovat kaupunkielämän ja asioinnin kannalta keskeisessä roolissa. Kantakaupunki jäsentyy autoliikenteen kannalta merkityksellisten katujen verkkoon sekä verkon solmujen sisäpuolelle jääviin rauhallisen liikkumisen alueisiin.

Uusien pyöräilijöiden houkuttelemiseksi kantakaupungin ja kaupunkikeskustojen pyöräilyjärjestelyjä parannetaan vastaamaan kaupungin uudistettuja pyöräilyn suunnitteluperiaatteita. Pyöräilyn kasvu edellyttää turvallisuuden ja sujuvuuden vuoksi laadukkaita ratkaisuja tiiviille keskusta-alueille. Kaupunkipyöräjärjestelmä monipuolistaa matkaketjuja ja lisää joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta, kun matkan toinen pää voidaan hoitaa pyöräillen. Yhä useammalla on mahdollisuus nousta pyörän selkään kaupunkipyöräjärjestelmän myötä. Kantakaupungin tavoitteista ja liikennejärjestelmän kehittämisestä on kerrottu tarkemmin erillisessä liiteraportissa ”Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen yleiskaavan osana”.

Helsingin ensimmäinen baana eli pyöräilyn jalkakäytävä on saavuttanut suuren suosion. (Helsingin kaupungin aineistopankki)

Joukkoliikenne monikeskustaisessa kaupungissa

Helsingin kasvun myötä yhä suurempaa osaa joukkoliikenteestä ei voida enää tehokkaasti hoitaa busseilla. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi, uusien nopeiden yhteyksien luomiseksi sekä liikennöinnin tehokkuuden ja matkustajakapasiteetin lisäämiseksi yleiskaavan mukainen liikenneverkko perustuu pikaraitiotieverkkoon. Tehokkaat joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat kaupunkibulevardit, kun samaan liikennekäytävään tuodaan tehokkaan kapasiteetin kulkumuoto. Myös Helsingin metro- ja rautatieverkon laajenemiseen varaudutaan. Merellinen joukkoliikenne nivoutuu entistä paremmin muuhun joukkoliikennejärjestelmään sujuvien vaihtoyhteyksien välityksellä.

Pikaraitioteillä tarkoitetaan joukkoliikenteen runkoyhteyttä, joka on perinteistä kantakaupungin raitiotietä merkittävästi nopeampi ja jonka matkustajakapasiteetti on suurempi. Suurempi nopeus saavutetaan pikaraitioteille annettavilla hyvillä etuuksilla, radan geometrialla joka sallii nopeamman ajon, sekä pidemmällä pysäkkivälillä. Pysäkkejä on keskustan läheisyydessä tiheämmin, esikaupunkialueilla pysäkkiväli voi olla kilometrin ja pysäkit sijoitetaan keskeisesti suhteessa maankäyttöön ja liikenteen solmukohtiin. Pikaraitiotieverkon osia voidaan myös toteuttaa bussiratkaisuna ainakin ensi vaiheessa, jos se todetaan paremmaksi vaihtoehdoksi tarkemmassa suunnittelussa.

Joukkoliikennettä kantakaupungissa kehitetään raideliikenteen verkostokaupungin ehdoilla. Raideliikennehankkeet kuten Länsimetro, Pisararata, pikaraitiotieverkko ja mahdollinen Töölön metro luovat uusia yhteyksiä ja lisäävät joukkoliikenteen kapasiteettia keskustaan. Pikaraitiotieverkon toteutuksen yhteydessä myös Helsingin keskustan raideyhteyksiä parannetaan. Kaupunkibulevardeilla hyvää matkanopeutta kulkeville pikaraitioteille järjestetään sujuva pääsy Helsingin keskustaan saakka. Kantakaupunkiin suuntautuvaa bussiliikennettä vähennetään, jolloin keskustan liikkumisympäristöistä tulee entistä miellyttävämpiä. Keskustaan suuntautuvat matkat tehdään yhä useammin raiteilla ja kantakaupungin reunalle syntyy uusia merkittäviä liikenteen solmukohtia, joihin osa esikaupunkien linjoista päättyy.

Pikaraitiotie sillalla Lyonissa Ranskassa. Vieressä polkupyörä- ja kävelytie. Sillan pituus on noin 260 metriä. (Pihla Melander)

Pikaraitioteiden toiminta-alue on perinteisiä raitioteitä laajempi suuremman nopeuden ja kapasiteetin ansiosta. Pikaraitiotiet ulottuvat säteittäin Helsingin keskustasta pääasiassa bulevardikäytäviä pitkin vähintään Kehä I:n tasalle. Osa linjoista jatkuu aina kaupungin rajalle saakka. Säteittäiset linjat yhdistyvät verkoksi poikittaisten linjojen avulla. Jokeri 1 ja Jokeri 2 siirtyvät raiteille ja parantavat poikittaisia yhteyksiä merkittävästi. Jokeri 0 ja Tiederaitiolinja parantavat poikittaisyhteyksiä suurten volyymien alueella laajenevassa kantakaupungissa. Lisäksi uusi saaristoratikka avaa merellisen Helsingin yhä paremmin joukkoliikenteellä saavutettavaksi.

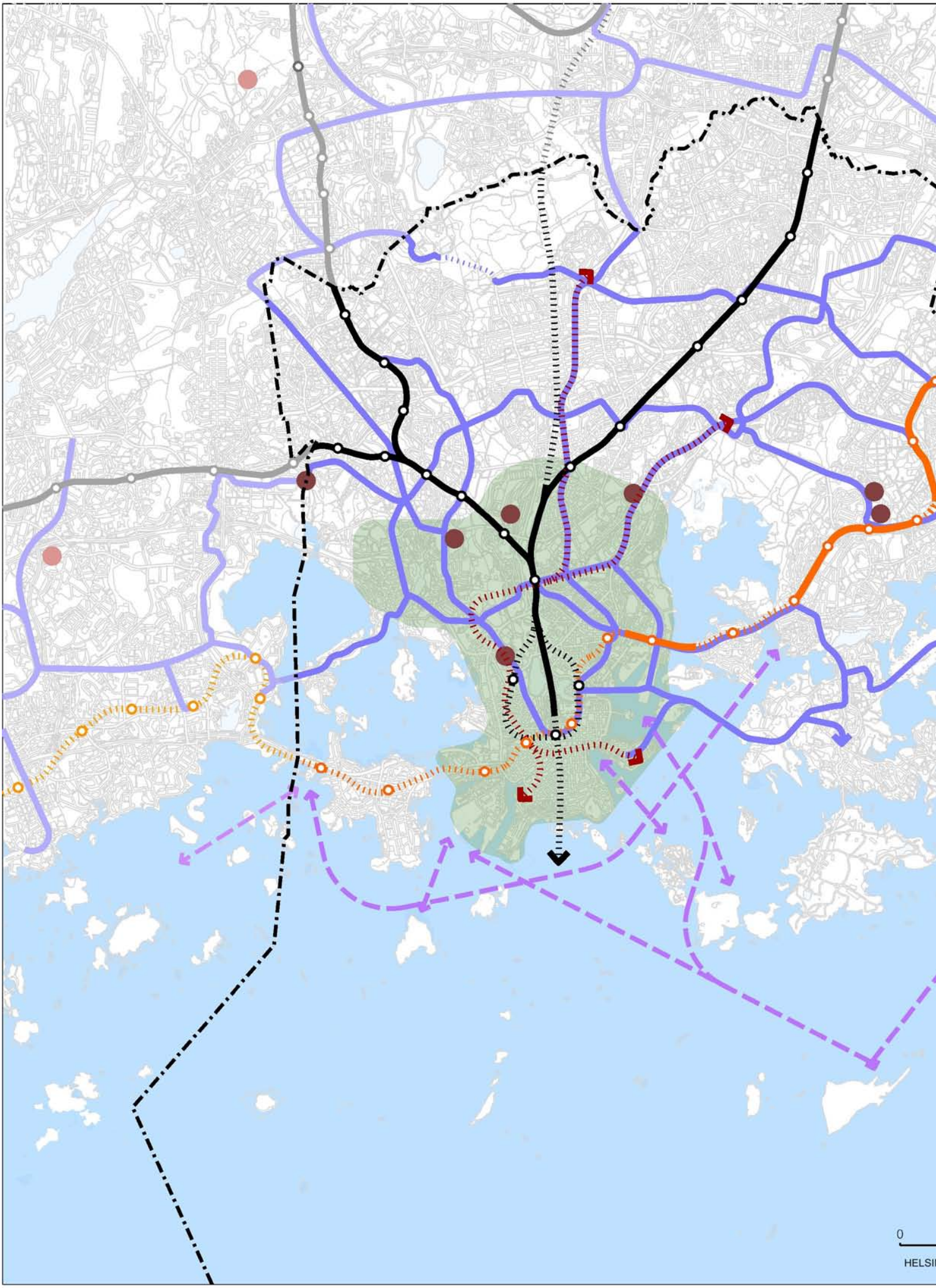
Uudet joukkoliikennekäytävät Vallilanlaaksossa ja Pasila – Vallila – Kalasatama -akselilla, Lahdenväylän ylittävä Tattarisilta sekä itäisen saariston yhteen nivova saaristoraitiotie parantavat poikittaisia liikenneyhteyksiä. Vallilanlaakson joukkoliikennekatu on Mäkelänkadun ja Hämeentien välinen, vain joukkoliikenteen käyttöön osoitettava uusi, noin kilometrin pituinen poikittainen katuyhteys. Joukkoliikennekatu mahdollistaa nykyisten joukkoliikennelinjojen tehokkaamman järjestämisen ja kokonaan uusien yhteyksien luomisen. Yhteyttä hyödyntää niin kutsuttu tiederaitiolinja, joka yhdistää Meilahden ja Espoon Otaniemen Pasilan kautta edelleen Kumpulaan ja mahdollisesti Myllypuroon. Joukkoliikennekatu mahdollistaa myös Pasila – Vallila – Kalasatama-yhteyksien kehittämisen. Malmin eritasoliittymään liittyvä Tattarisilta mahdollistaa Jokeri 2:n linjaamisen uuden Malmin lentokentän alueen kautta Lahdenväylän yli Kivikkoon.

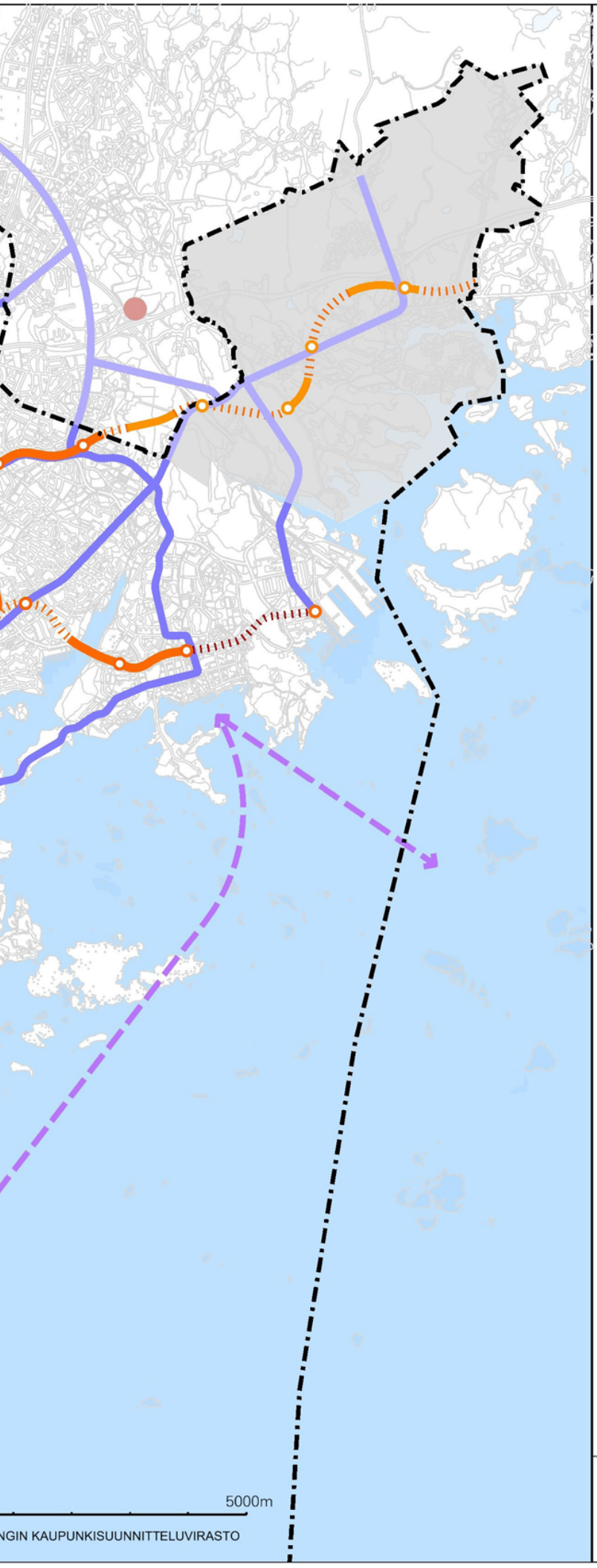
Alueilla, joilla matkustajia on paljon, varaudutaan metroverkon laajennukseen. Metron jatke Espooseen on rakenteilla ja Östersundomin alueen kulkuyhteydet tukeutuvat metron jatkeeseen Mellunmäestä. Vuosaaresta metro voi tulevaisuudessa jatkua edelleen Vuosaaren satamaan, etenkin jos sataman matkustajaliikennemäärät kasvavat merkittävästi nykyisestä. Lisäksi yleiskaavassa varaudutaan niin kutsuttuun Töölön metroon, jonka runko-osuus kulkee Pasilasta Töölön kautta Kamppiin. Töölön metroa voidaan mahdollisesti jatkaa etelässä edelleen Länsisataman suuntaan ja/tai Katajanokalle. Pasilasta pohjoiseen metro voi palvella Tuusulanväylän tai Lahdenväylän bulevardikäytäviä, jos näille alueille syntyy merkittävästi uutta ja tiivistä maankäyttöä. Töölön metro jatkeineen toteutunee ensin pikaraitiotienä. Yleiskaavassa varataan kuitenkin mahdollisuus toteuttaa yhteydet myös metrona, mikäli arviot tulevasta kehityksestä tätä edellyttävät.

Helsingissä varaudutaan kansainvälistymisen jatkumiseen ja kansainvälisen liikenteen kasvuun. Lentorata kytkee Helsingin keskustan ja Pasilan suoralla maanalaisella rautatieyhteydellä Helsinki-Vantaan lentoasemaan. Lentorata palvelee tehokkaasti myös lentoaseman ja muun Suomen välistä liikkumista. Tulevaisuudessa myös Tallinnaan saattaa päästä raiteilla rautatien jatkuessa Helsingistä tunnelissa Tallinnaan ja edelleen Keski-Eurooppaan.

Joukkoliikenteen tarjonnan lisääntyessä Helsinkiin tarvitaan uusia varikkoalueita kalustoa varten. Nykyiset varikot tulevat pääasiassa säilymään. Joukkoliikenne- ja erityisesti raideliikenneverkon laajeneminen lisää varikkotarvetta. Raitioverkon merkittävä laajeneminen Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla edellyttää yhtä uutta päävarikkoa kuhunkin kaupunkiin. Lisäksi on tarve varautua yhteen sivuvarikkoon jokaisella uudella säteittäisellä sekä poikittaisella pikaraitiotielinjalla. Varikoiden hajauttaminen vähentää siirtokustannuksia ja vähentää suurten, kaupunkirakennetta katkovien varikkoalueiden tarvetta. Lähtökohtaisesti varikot sijaitsevat maan pinnalla, mutta maankäyttö- ja ympäristösyistä niitä voidaan sijoittaa myös maan alle.

Teemakartalla "Joukkoliikenteen runkoverkko 2050" on esitetty mahdolliset joukkoliikenteen keskeiset varikot vuonna 2050.


0
HELSI



TEEMAKARTTA

JOUKKOLIIKENTEEN RUNKOVERKKO 2050

Rautatie asemineen

Rautatien maanpäälinen osuus.

Rautatien maanalainen osuus

Lentoradan ja Tallinnan radan sijainnit ovat ohjeellisia.

Metro asemineen

Metron maanpäällinen osuus

Pikaraitiotie, metro tai muu raideliikenteen runkoyhteys

Runkoyhteys, jonka toteutustapa ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.
Yhteyden sijainti on ohjeellinen.

Pikaraitiotie tai muu joukkoliikenteen runkoyhteys

Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys.
Voidaan toteuttaa myös bussirunkoyhteytenä.
Yhteyden sijainti on ohjeellinen.

Pikaraitiotie Helsingin ulkopuolella

Linjaukset ovat viittellisiä ja kuvaavat mahdollista verkollista kokonaisuutta seudulla.

Joukkoliikenneyhteyden maanalainen osuus

Pikaraitiotien, metron tai muun joukkoliikenteen runkoyhteyden maanalainen osuus. Tunnelin tai katetun osuuden pituus sekä alku- ja loppupisteet ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Raideliikenteen yhteystarve

Nuoli osoittaa suunnan, johon joukkoliikenteen runkoyhteyden jatkamista tulee jatkossa tutkia.

Kantakaupungin raitioliikenteen alue

Alue, joka on laajenevan kantakaupungin raitiotieverkon palvelualuetta.

Vesijoukkoliikenteen yhteys

Merellisen joukkoliikenteen yhteystarve

Joukkoliikenteen varikko

Alue, jossa varaudutaan joukkoliikenteen varikkoon: Roihupelto (2), Koskela, Pohjois-Pasila, Töölö, Ruskeasuo, Pitäjänmäki

Östersundom ei kuulu yleiskaava-alueeseen

HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

KAUPUNKIKAAVA

LUONNOS 25.11.2014

Kaupunkibulevardit

Kaupunkibulevardit ovat sekä urbaani maankäyttöratkaisu, että samaan aikaan liikenneratkaisu. Helsingin sisääntuloväylät Kehä I:n sisäpuolella muutetaan kaupunkibulevardeiksi, joiden varsille syntyy laajenevaa kantakaupunkia. Kaupunkibulevardilla tarkoitetaan maantietä tai katua, jota kehitetään laadukkaana urbaanina kaupunkiympäristönä, jossa kaupunkirakennetta tiivistetään. Nykyiset moottoritiemäiset liikenneväylät muuttavat luonnettaan, kun niiden käyttötarkoitus muuttuu nopeaa autoliikennettä välittävästä väylästä eri liikennemuotoja palveleviksi liikennekäytäviksi. Kaupunkibulevardi palvelee niin autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä kuin pyöräilijöitäkin.

Nopeusrajoituksia kaupunkibulevardeilla lasketaan ja eritasojärjestelyjä muutetaan tiiviimmäksi ja monin paikoin tasoliittymiksi. Kaupunkibulevardien liittymät voivat olla hyvin moninaisia risteävän tai liittyvän väylän tyypistä riippuen. Moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta keskeisimpien sekä liikennemääriltään suurimpien liittymien kohdalla voi olla perusteltua hyödyntää kaupunkimaisia ja tiiviitä eritasojärjestelyjä. Samoin risteäville pikaraitiotielinjoille sekä pyöräilyn laatukäytäville tarjotaan sujuva risteäminen kaupunkibulevardien kanssa, tarvittaessa eri tasossa. Liittymäjärjestelyt ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Suuret väylät eivät enää tulevaisuudessa erota kaupunginosia toisistaan yhtä vahvasti kuin nykyisin. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden ylitysmahdollisuuksia lisätään ja ajoneuvoliikenteen liittyminen kaupunkibulevardeille on mahdollista nykyistä useammasta paikasta. Kaupunkibulevardien lähistöllä olevaa katuverkkoa täydennetään yhdistävämmäksi ja kattavammaksi. Samalla huolehditaan siitä, että läpiajoliikenne alemmalla katuverkolla ei kasva merkittävästi sisääntuloväylien kapasiteetin vähentyessä. Ajoneuvoliikenteen välityskyvyn ylittävä kysyntä ohjataan joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Kaupunkibulevardeiksi voidaan tulevaisuudessa muuttaa kaikki Helsingin sisääntuloväylät Kehä I:n sisäpuolella. Vihdintien ja Itäväylän kaupunkibulevardit jatkuvat aina kaupungin rajalle saakka, sillä ne ovat jo nykyisiltä liikenneratkaisuiltaan varsin kaupunkibulevardimaisia Kehä I:n ja kaupungin rajan välillä. Liittymät ovat pääosin tasossa, nopeusrajoitukset kaupunkimaisia ja liikennemäärät kohtuullisia. Näin ollen kaupunkirakenteen tiivistäminen sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen eivät vaadi merkittäviä väylärakentamistoimenpiteitä. Sisääntuloväylien lisäksi Laajasalontie on yleiskaavassa kaupunkibulevardi, vaikka se eroaa luonteeltaan muista sisääntuloväylistä pienempien liikennemäärien ja alueellisuutensa takia. Kaupunkibulevardiosuuksien pituus ja alkupisteet ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Kehittämismahdollisuudet Lahdenväylän kaupunkibulevardilla Viikin liittymän ja Kehä I:n välillä ovat muita kaupunkibulevardeja vähäisemmät olemassa olevan maankäytön ja Malmin hautausmaan läheisyyden takia. Kehittämismahdollisuudet ovat pääasiassa kaupunkikuvallisia, väylä voi tulevaisuudessa muodostaa nykyistä selkeämmän saapumisen kaupunkialueelle.

Länsiväylällä ja Itäväylällä kaupunkibulevardien suunnitteluratkaisut voivat sisältää katettuja osuuksia. Länsiväylällä Katajaharjun kohdalla on mahdollista kattaa väylä, jolloin Katajaharjun alue yhdistyy muuhun Lauttasaareen nykyistä paremmin. Itäväylällä kaupunkibulevardi ja väylän rinnalla kulkeva metro sujahtavat kannen

Esimerkki katutilan jaosta kaupunkibulevardilla. (streetmix.net)

alle Kulosaaressa, Herttoniemessä sekä Itäkeskuksen kohdalla vähentäen väylän estevaikutusta. Bulevardien katettujen osuuksien sekä tunnelien pituudet määritellään tarkemmassa suunnittelussa.

Yleiskaavan liiteraportissa "Kaupunkibulevardien rakenneteknisiä tarkasteluja – Esimerkkejä väyläalueiden kattamisesta" (liite) on selvitetty esimerkinomaisesti katettuja osuuksia kaupunkibulevardeilla Koivusaaressa, Kivinokan kohdalla ja Itäkeskuksessa.

Tie- ja katuverkon kehittäminen

Helsingin yleiskaavassa esitetään useita tie- ja katuverkon hankkeita, joihin tulee varautua tulevaisuudessa. Yleiskaavassa tunneleiden määrää on vähennetty Yleiskaavaa 2002:een verrattuna. Säilytettäviä tunnelivarauksia ovat keskustatunneli, Viikin yhdyskatu, Hakamäentien jatkeet sekä Lahdenväylän tunnelit.

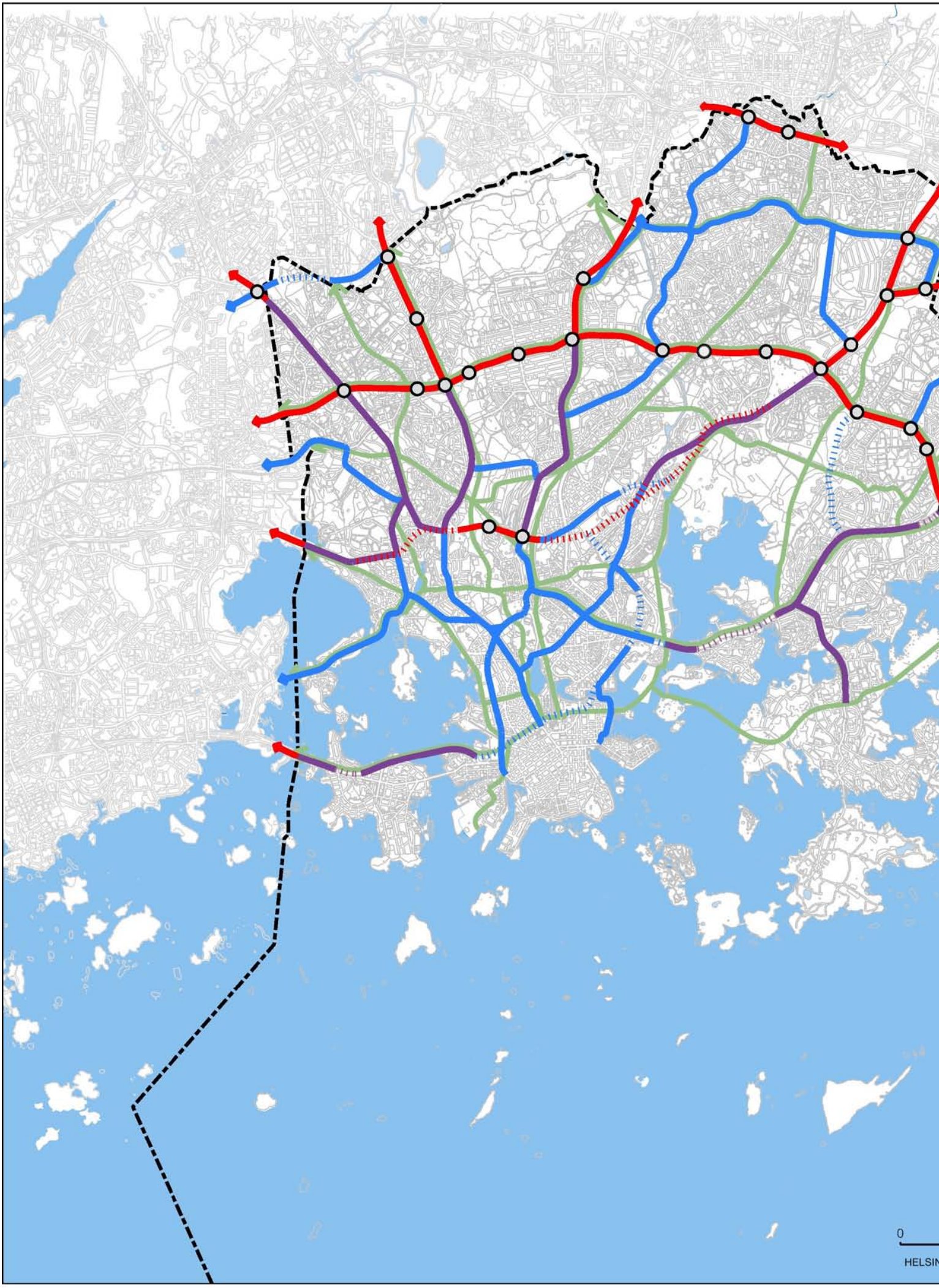
Keskustatunneli on keskustan itä-länsisuunnassa alittava maanalainen katu. Tunneli lisää keskustan kävelyolosuhteiden kehittämismahdollisuuksia, jos nykyistä katuverkon kapasiteettia siirretään tunneliin. Viikin yhdyskatu on Kehä I:n ja Itäväylän väliin sijoittuva maanalainen pääkatu, joka yhdistää nämä kaksi väylää. Tunneli vapauttaa nykyisen Viikintien ympäristöineen liikenteen haitoilta ja mahdollistaa nykyistä paremmin maankäytön kehittämisen alueella.

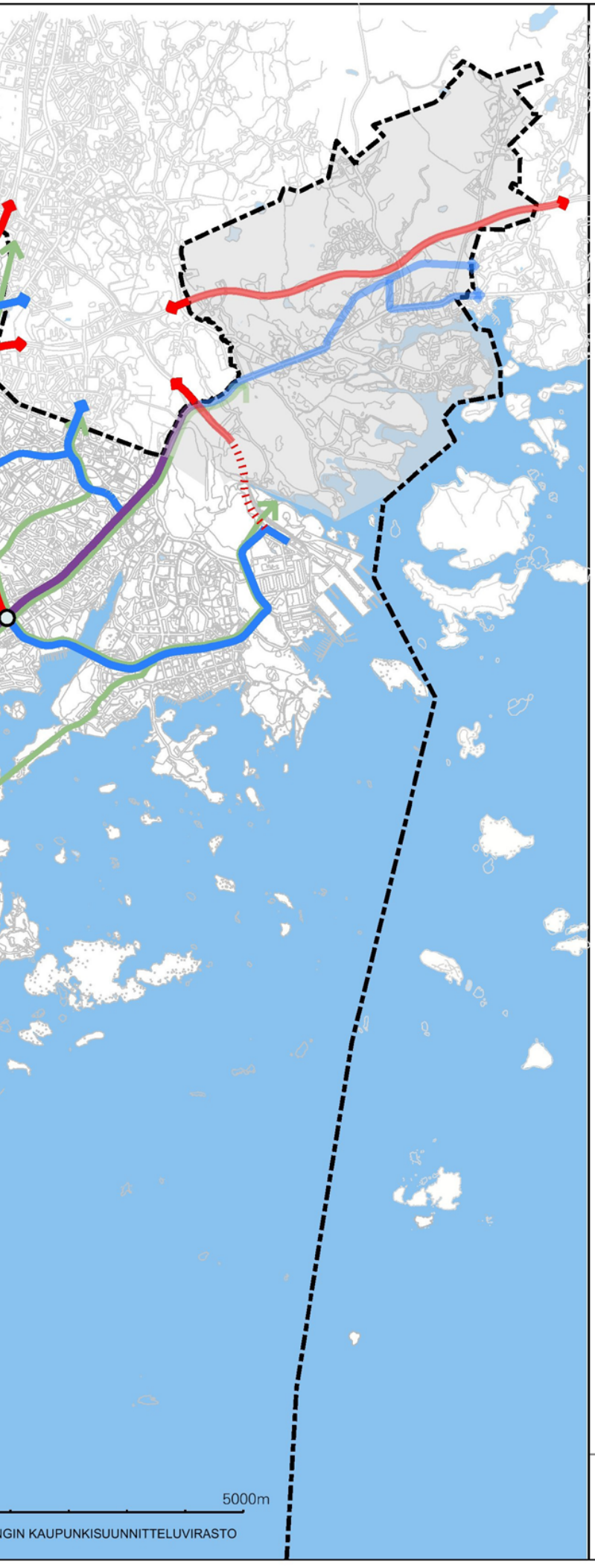
Hakamäentie jatkeineen palvelee seudullista diagonaaliliikennettä ja kytkee Turunväylän kaupunkibulevardin Lahdenväylään. Hakamäentien läntinen tunnelijatke keventää Huopalahdentien, Vihdintien ja Lapinmäentien liikennemääriä ja vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja asuinympäristölle. Tunneli edesauttaa koko Haagan liikenneympyrän alueen maankäytön kehittämistä. Lahdenväylän kaupunkibulevardin liikenteellinen toimivuus turvataan mahdollistamalla tunneli Hakamäentieltä tai Koskelantieltä Lahdenväylälle, jolloin nykyisen Lahdenväylän luonnetta voidaan merkittävästi muuttaa. Lyhyt tunnelivaihtoehto Koskelantien itäpäästä Lahdenväylälle Malmin hautausmaan kohdalle tarjoaa samat uudet maankäyttömahdollisuudet kuin pitkä tunneli Hakamäentieltä.

Pääväyläverkon maanpäällisiä uusia osia ovat Tuusulanväylän kääntö, Malmin uusi eritasoliittymä Lahdenväylällä sekä Kehä II:n jatke. Tuusulanväylä käännetään Käpylän aseman pohjoispuolelta Pasilan ratapihalle. Kääntämällä Tuusulanväylä Veturitielle kevennetään merkittävästi Mäkelänkadun ja Koskelantien länsiosan liikennettä. Samalla muodostuu maankäyttömahdollisuuksia Käpylän seudulle. Tuusulanväylän kääntäminen tukee myös Pasilan kehittämistä ja myöhentää Hakamäentien itäisen jatkeen rakentamistarvetta. Malmi – Kivikon eritasoliittymä Lahdenväylällä, Kehä I:n ja Porvoonväylän välillä, yhdistää Malmin lentokenttäalueen, Tattariharjun ja Kivikon suoraan pääväyläverkkoon.

Helsingissä varaudutaan Kehä II:n jatkamiseen Luoteis-Helsingissä. Kehä II luo uuden pääkatuyhteyden Härmeenlinnanväylältä Vihdintielle ja edelleen Espooseen. Helsingin alueella väylä kulkee pääosin tunnelissa.

Tie- ja katuverkko on kuvattu tarkemmin teemakartalla Tie-, katu-, ja baanaverkko.


0
HELSIN



TEEMAKARTTA

TIE-, KATU JA BAANAVERKKO 2050

Valtakunnalisesti/ seudullisesti tärkeä tie tai katu

Tie tai katu, joka palvelee pidempimatkaista liikennettä ja on valtakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä väylä.

Kaupunkibulevardi

Tie- tai katualue, jota kehitetään laadukkaana urbaanina kaupunkiympäristönä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardi palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Pituus ja liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Pääkatu

Kaupungin pääkatu, joka yhdistää paikallisen liikenneverkon seudulliseen tai valtakunnalliseen verkkoon.

Tien tai kadun tunneli tai katettu osuus

Tunnelin sijainti sekä pituus ovat ohjeellisia. Liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Pyöräilyn nopea runkoverkko

Baanaverkko, eli laadukkaiden pyöräteiden verkko, joka mahdollistaa nopean ja tasavauhtisen pyöräilyn.

Eritasoliittymä

Liittymä, joka voi sisältää eritasojärjestelyjä. Liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa, liittymä voidaan toteuttaa myös tasoratkaisuna.

Östersundom ei kuulu yleiskaava-alueeseen.

HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

KAUPUNKIKAAVA

LUONNOS 25.11.2014

Liikkumisen kehittyminen

Kaupungin edelleen tiivistyessä ja kasvaessa liikkumisen tarve lisääntyy, mutta liikenteelle käytettävissä oleva tila ei kasva. Kaupungin kadut palvelevat useita tarpeellisia toimintoja, mutta katutila ei kuitenkaan riitä siihen, että kaikkialle saataisiin kaikki toiminnot. Kilpailevien toimintojen välisiä tarpeita ratkotaan suunnittelussa tehtävällä priorisoinnilla. Näitä priorisointitoimia on kuvattu tarkemmin Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmassa. Joissakin tapauksissa tilaa voidaan saada lisää viemällä ajoneuvoliikennettä maan alle, mutta suurten rakentamis- ja ylläpitokustannusten takia maanalaiset ratkaisut ovat erikoistapauksia.

Henkilöautolla on tärkeä rooli myös kaupungissa, mutta henkilöautoilun toimivuus suurkaupungissa edellyttää, että useimmat valitsevat jonkin toisen kulkutavan. Tämän tukemiseksi katuverkolle on vähittäin lisättävä uusia joukkoliikenne- ja pyöräkaistoja. Monissa tapauksissa tämä edellyttää kadunvarsien pysäköintipaikkojen vähentämistä ja jäljelle jäävien pysäköintipaikkojen käytön tehostamista. Kävely-ympäristöistä on tehtävä viihtyisiä. Kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen panostaminen on myös henkilöautoilun ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuudelle välttämätöntä. Jos suunnittelua ohjataan kohti näitä tavoitteita, voidaan pitkällä aikavälillä saavuttaa kestävä liikennejärjestelmä.

Kaupunkipyöräasema Barcelonassa. (Pihla Melander)

Yleiskaavan mukaisessa ratkaisussa kantakaupungin kaduilla kadunvarsipysäköintiä ja -pysähtymistä varataan lyhytaikaiselle asiointi- ja asukaspysäköinnille sekä huolto- ja jakeluliikenteen tarpeisiin. Helsingin pysäköintipolitiikan mukaiset toimenpiteet toteutuessaan tukevat ekologisesti kestävää ja viihtyisää kaupunkirakennetta ja liikkumista. Keskustan "ratikkakaupungissa" on luontevaa liikkua ilman autoa ja katutilaa vapautuu pitkäkestoiselta autojen säilytykseltä lyhytaikaisemmille muille toiminnoille, kaikkien aktiiviseen käyttöön.

Pidemmän aikavälin tavoitteena kaupungin tiivistyessä on saada muualta seudulta tulevat jättämään autonsa jo Helsingin ulkopuolelle. Esikaupunkialueiden tiivistyessä ja uuden raideverkon rakentuessa voi syntyä tarvetta uudelle liityntäpysäköinnille myös Helsingissä, mutta Kehä I:n ulkopuolella. Pyörien liityntäpysäköintiä lisätään voimakkaasti asemille ja liikenteen solmukohtiin.

Raitioteitä ja pyöräkaistoja Amsterdamissa (Satu Tarula)

Parhaillaan kaupunkisuunnitteluvirastossa kehitteillä oleva Liikkuminen palveluna (Mobility as a Service) -konsepti tulee merkittävästi vaikuttamaan Helsingin liikennejärjestelmään vuoteen 2050 mennessä. Liikkuminen palveluna tarkoittaa kaikkien eri liikkumispalvelujen, kuten joukkoliikenteen, taksien, yhteiskäyttöautojen, kimppakyytien, yhteiskäyttöpyörien ja jopa pientavaralogistiikan, tarjoamista yhtenä palvelukokonaisuutena. Palvelukokonaisuuksia tarjoavat asiakkailleen niin kutsutut liikkumisoperaattorit (engl. mobility operators), jotka toimivat liikkumispalveluiden tuottajien ja käyttäjien välissä paketoiden erillisiä liikkumispalveluja kokonaisuuksiksi ja tarjoten näitä kokonaisuuksia käyttäjille. Kokonaisvaltainen palvelutarjonta voi täyttää käyttäjien liikkumistarpeet joustavammin kuin yksityisauto, joten osa yksityisautoilijoista siirtyy joustavien liikkumispalveluiden käyttäjiksi. Täten Liikkuminen palveluna -konsepti edistää liikkumisen kestävyyttä. Liikkumispalveluihin voi sisältyä auton käyttömahdollisuus, mikä vähentää auton omistamisen tarvetta ja pienentää siten autojen kokonaismäärää. Autojen määrän pienentyminen vapauttaa teiden ja parkkialueiden kapasiteettia vähentäen ruuhkia ja mahdollistaen pysäköintialueiden hyödyntämisen muuhun toimintaan.

2.1.6 Mitoitus

Asuminen

Yleiskaavan keskeinen ohjausväline on mitoitus. Mitoituksen avulla pystytään ohjaamaan kaupungin rakentumista paremmin tavoitteellisesti ja sitä kautta mitoittamaan myös palveluverkko sekä suunnittelemaan ja aikatauluttamaan liikenneinvestoinnit parhaimmalla mahdollisella tavalla vastaamaan kasvavan kaupungin tarpeita. Lisäksi väestö- ja työpaikkaennusteet voidaan laatia täsmällisemmin, samoin kuin kaavan vaikutusarvioinnit.

Mitoitus ohjaa myös rakentamistapaa. Jakoa pien- ja kerrostalovaltaisiin alueisiin ei uudessa yleiskaavassa enää esitetä. Mitoitus on esitetty asemakaavoitettavana rakentamistehokkuutena asuntovaltaisilla alueilla. Keskustoissa tiivistämistä ohjataan muilla yksityiskohtaisilla määräyksillä.

Yleiskaavan työohjelmaa varten laaditun väestösuunnitteen mukaan seudun väkiluku kasvaa noin 600 000 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä, josta noin puolet, 260 000 asukasta sijoittuisi Helsingin nykyisten hallinnollisten rajojen sisäpuolelle.

Nykyisten suunnitteilla ja rakenteilla olevien projektialueiden lisäksi Östersundom mukaan lukien on uutta asuntorakentamista asemakaavoitettava noin 9 milj. k-m^2, kun asumisväljyyden kasvu (noin 10 k-m^2/asukas vuoteen 2050 mennessä) otetaan huomioon. Yleiskaavavarantoa pitää kuitenkin olla runsaasti enemmän, noin kaksinkertainen määrä, kun otetaan huomioon viiveet, kaavavarannon hukkautuminen pitkien kaavaprosessien eri vaiheissa ja se, ettei kaikilla alueilla osoitettuja yleiskaavavarantoja pystytä jatkoselvitysten pohjalta syystä tai toisesta hyödyntämään täysimääräisesti. Kaupunkia tulee myös kehittää tasapainoisesti ja varata aluelähtöisesti rakentamismahdollisuuksia siten, että kaikki käyttöönotettavat alueet kaavoitetaan mahdollisimman tehokkaasti resursseja hukkaamatta ja tuhlaamatta maa-alaa.

Edellä mainitusta syystä yleiskaavassa on asuntorakentamiseen esitetty maankäyttövarauksia enemmän kuin vuoteen 2050 ulottuva väestöskenaario suoraan edellyttää, mikäli kaavan mahdollistama keskimääräinen rakentamistehokkuus asemakaavoitettaisiin kaikilla alueilla (18–20 milj. k-m^2 yleiskaavavarantoa). Kaikki rakentamiseen esitetyt alueet eivät kuitenkaan sellaisenaan siirry asemakaavavarannoksi tai eivät ole tämän yleiskaavan strategisia painopistealueita, eikä niiden rakentaminen ole yleiskaavan aikajänteellä helposti toteutettavissa. Näille alueille ei siksi ole yleiskaavan väestö- ja työpaikka-arviossa juuri mitoitettu asukkaita tai työpaikkoja. Rakentamispotentiaalia kuitenkin on pitkällä aikavälillä. Alueet ovat käytettävissä rakentamiseen, jos kaupunkikehityksessä tapahtuu sellaisia muutoksia, että ne ovat kustannustehokkaasti toteutettavissa jo lyhyemmällä aikavälillä.

Jos kaikki alueet teoreettisesti asemakaavoitettaisiin yleiskaavan mahdollistamalla minimitehokkuudella, yleiskaavan asuntorakentamiseen osoitetut aluevaraukset eivät riitä vuoteen 2050 mennessä (asemakaavavarantoa saataisiin vain noin 7 milj. k-m^2).

Kaupunginvaltuusto on nyt asettanut täydennysrakentamisen osuudeksi 30 % asuntotuotannosta (noin 4 milj. k-m^2 asemakaavoitettua kerrosalaa Östersundom ja projektialueet mukaan lukien). Huomioitavaa on, että Östersundom ja projektialueet eivät juurikaan sisällä ns. täydennysrakentamista, joten käytännössä lähes koko täydennysrakentamisen osuus tulee varmistaa uudella yleiskaavalla.

Yleiskaavassa varataan riittävä kaavavaranto asuntorakentamiseen vuoteen 2050 mennessä.

Keskusta-alueet

Keskusta-alueille ei osoiteta mitoitusta. Lähikeskustoja sekä liike- ja palvelukeskustoja kuitenkin koskee määräys, jonka mukaan alueet erottuvat ympäristöään tehokkaampana. Kaikkia keskustoja koskevat muut määräykset kuitenkin painottavat sekoittunutta rakennetta ja kivijalkaliiketilaa, mikä ei ole mahdollista, ellei alueita asemakaavoiteta tehokkaasti. Kantakaupunki -merkintä on laaja. Väestön muutosta kuvaavasta kartasta hahmottuu kantakaupungin uusille laajentumisalueille mitoitettu tiivis rakentaminen, vaikka kaavakartalla tehokkuusmerkintää ei ole.

Toimitilat

Toimitila-alueille ei ole määritelty kaavamääräyksissä korttelitehokkuuksia, mutta kaava mahdollistaa alueiden kehittämisen ja merkittävänkin lisärakentamisen. Toimitilojen tilatarve on tärkeässä roolissa kaupungissa, ja niiden kehittyminen ja tiivistyminen on edellytys yritysalueiden elinvoimaisuudelle. Tässä kappaleessa on kuvattu tilatarvetta.

Yleiskaavassa säilytetään pääsääntöisesti nykyiset toimitila-alueet, mutta uusia varsinaisia toimitila-alueita ei osoiteta. Kaupunkibulevardien varsilla tulee sijaita myös toimitilaa ja palveluita ja kantakaupunki-merkintä mahdollistaa toimitilojen sijoittumisen alueelle.

Työohjelmaa varten laadituissa selvityksissä uutta toimitilaa tarvitaan 5,4 k-m^2 lisää nykyiseen verrattuna, jos työpaikkamäärä suhteutetaan väestönkasvuun. Uudessa yleiskaavassa tulee asemakaavoitettavaa lisävarantoa nykyisten projektialueiden ja Östersundomin yleiskaavavarannon sekä nykyisten vajaasti rakennettujen tonttien asemakaavavarannon ja tyhjien toimitilojen lisäksi olla noin 2,5 milj. k-m^2. Tämä määrä tarvitaan siitä huolimatta, että tilatarpeet tiivistyvät.

Pääkaupunkiseudun toimistotilojen vajaakäyttöastetta 12,5 %, pidetään liian korkeana ja tyhjien toimistotilojen määrää, n. 1,07 miljoonaa k-m^2, liian suurena. (Luvut; Catella kevät 2014). Koetaan tuhlauksena, että tilaa on paljon tyhjillään samaan aikaan kun asunnoista on pulaa. Pääkaupunkiseudulla toimistojen vajaakäyttöaste on vuosina 1990–2013 ollut keskimäärin n. 7,7 %, kun se esimerkiksi USA:ssa on ollut samalla ajan jaksolla 12 %. Euroopan kaupunkien vajaakäyttöasteiden vertailu kertoo, että Helsingin tilanne oli noin 3 %-yksikköä alle keskiarvon vuonna 2012 (Lauronen 2014).

Vuosina 2009–2011 toimipaikoista katosi 26 %, ja uusia perustettiin 28 %, työpaikoista katosi 5 %, ja uusia tuli 8 %. (Laakso, Kilpeläinen, Tähtinen 2013). Asetelma tarkoittaa, että toimitilakannan tarjonnassa tulee olla niin paljon joustavuutta, että se pystyy mahdollistamaan näin suuren, jatkuvan uudistumisprosessin ja vaihtuvuuden, joka pitää tuottavuuden ja innovatiivisuuden käynnissä. Tämä tarkoittaa riittävän suurta vajaakäyttöastetta, mutta myös riittävän suurta kaavavarantoa.

Yleiskaava mahdollistaa keskustoissa ja toimitila-alueilla maankäytön merkittävän tehostamisen ja kaavavarannon toimitilojen osalta.

Kaupan mitoitus

Maakuntakaavassa on esitetty keskustojen ulkopuoliset merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt. Kaupan enimmäismitoitukset ovat 2. maakuntakaavaehdotuksessa alueittain Helsingissä seuraavat: Roihupelto-Herttoniemi (200 000 k-m^2), Konala (200 000 k-m^2) ja Suutarila (100 000 k-m^2). Yleiskaavan mitoitus on yhteneväinen maakuntakaavan kanssa.

Keskusta-alueiden osalta yleiskaavassa ei esitetä kaupan enimmäismitoitusta kerrosaloina. Keskustojen uudet vähittäiskaupan suuryksiköt on kuitenkin suunniteltava siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja että palvelutarjonnan tasapainoinen alueellinen kehitys ja saavutettavuus erityisesti joukkoliikenteellä turvataan. Yleiskaavan kaupallisten vaikutusten arvioinnissa (liite) esitetään tarkempi arvio yleiskaavan vaikutuksista kaupan palveluverkon kehitykseen ja tavoiteltuun keskusverkkoon. Arvioinnissa painotetaan yleiskaavan kauppaa koskevien ratkaisujen (keskustatoimintojen alueet ja kaupan alueet) muodostamaa kokonaisuutta.

Virkistysalueet

Yleiskaavaluonnoksessa on säilytetty Helsingin nykyinen verkostomainen viheraluerakenne ja virkistyspalvelut pääpiirteissään. Vaikka täydennysrakentamista esitetään nykyiseen kaupunkirakenteeseen kytkeytyen, yleiskaavaluonnos mahdollistaa lähivirkistysmahdollisuuksien ja sujuvien yhteyksien kehittämisen laajoille viheraluekokonaisuuksille. Puistojen lisääntyvä virkistyskäyttö edellyttää puistojen toimintojen ja kestävyyden parantamista ja myös uusien puistojen rakentamista. Helsingin edustan saariston avaaminen virkistyskäyttöön parantaa laajentuvan kantakaupungin virkistysmahdollisuuksia. Helsingin sisällä tiivistäminen tarkoittaa luontoalueiden vähenemistä jonkin verran.

Korkea rakentaminen

Korkean rakentamisen periaatteita esikaupunkivyöhykkeellä on määritelty erillisessä liiteraportissa, ja sitä on ohjattu sijoittumaan strategisesti tärkeisiin joukkoliikenteen solmukohtiin (liite). Selvityksen mukaan uusille korkean rakentamisen hankkeille luontevia sijainteja ovat Itäkeskus, Vuosaaren keskusta, Herttoniemen keskusta, Malmin asema, Käpylän asema ja Kannelmäki Kehä I:n ympäristössä. Näiden keskustojen kaupunkirakenne voisi kestää harkitun korkean rakentamisen. Lisäksi tuottavuuden huippualueilla Pitäjänmäen, Herttoniemen, Roihupellon ja Vuosaaren sataman alueilla korkea rakentaminen olisi mahdollista.

2.2 Kaupungin toimivuus ja liikkuminen

2.2.1 Väestö ja asuminen

Yleiskaavassa periaatteena on, että asukastiheys on suurin keskeisimmillä alueilla, kantakaupungissa laajennuksineen sekä esikaupunkien keskustoissa ja niiden lähiympäristössä. Väestönkasvu jakautuu myös seudulle, mutta kysyntä keskeisillä, helposti saavutettavilla alueilla tulee olemaan suurinta. Hyvästä, keskeisestä sijainnista ollaan valmiita maksamaan, mikä näkyy myös asuinalueiden hinnoissa - erityisesti kantakaupungissa.

Helsingin vetovoimaisuus on jo pitkään liittynyt hyvään sijaintiin ja urbaaniin asumiseen. Lisärakentaminen nykyisillä asuinalueilla parantaa mm. palvelutarjontaa ja elinkaariasumisen mahdollisuuksia oman asuinalueen sisällä. Tiivistyvä ja monipuolistuva kaupunkirakenne tulee tarjoamaan enemmän valinnanmahdollisuuksia sekä asumiseen että arkisiin toimintoihin, kuten työhön, harrastuksiin ja palveluihin. Kaupungin tiivistymisen myötä tulevat myös erilaiset hybridirakennukset lisääntymään. Etenkin asemanseuduilla ja joukkoliikenteen solmukohdissa tulisi olla jalankulkijalle helposti saavutettavissa olevat peruspalvelut.

Yleiskaavan suunnitteluperiaatteena ovat itsenäisesti toimivat kaupunginosat – pikkukaupungit kaupungin sisällä – joissa on monipuolinen asuntokanta. Periaatteena on myös, että hyvin toimiva ja laadukas lähiympäristö palvelee mahdollisimman monenlaisia ihmisiä, ja joustaa elämäntilanteen mukaan.

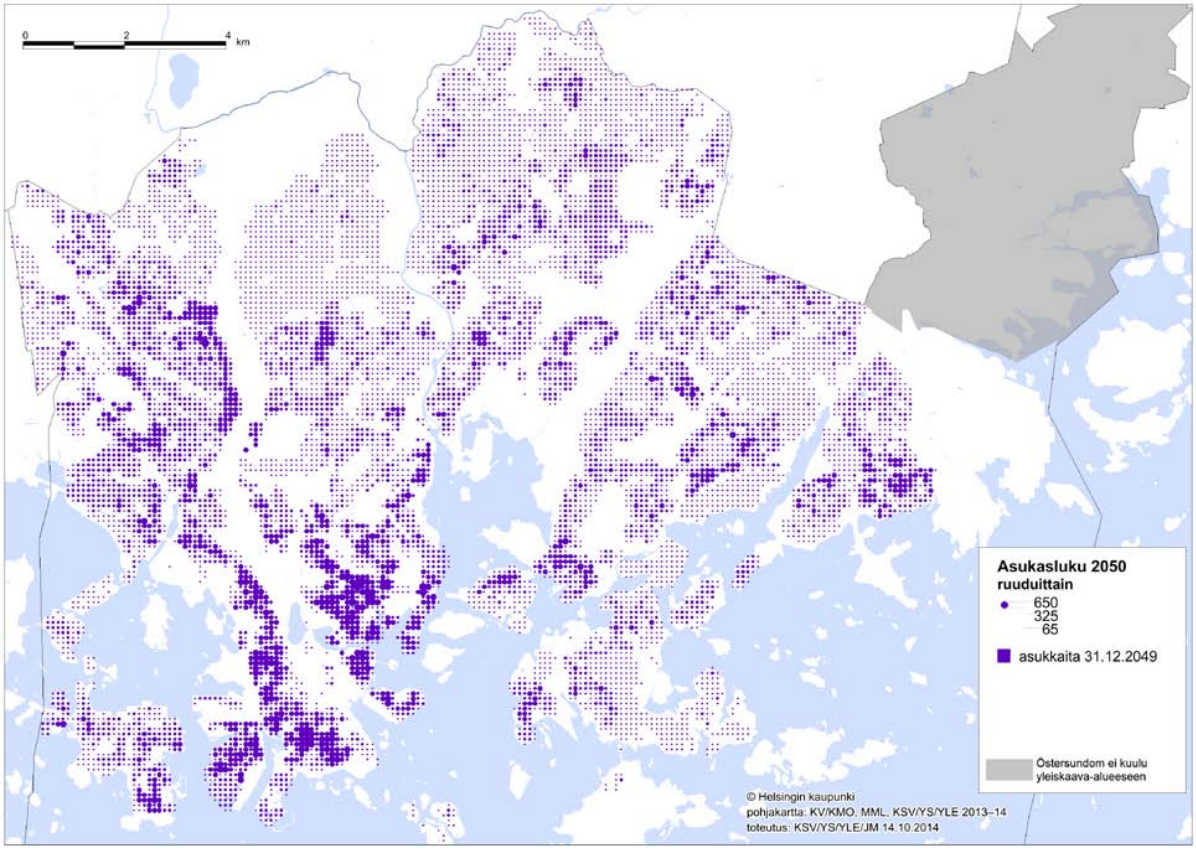
Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että uusi asuntokanta tulee aidosti täydentämään nykyistä rakennetta sekä vastaamaan alueella oleviin puutteisiin. Vaikka yleiskaavalla ei voida suoraan vaikuttaa tietylle alueelle rakennettavien asuntojen kokoon tai hallintamuotoon, on nämä asiat hyvä tiedostaa suunniteltaessa alueen täydennysrakentamista. Täydennysrakentamisella voidaan merkittävästi vaikuttaa siihen, miten alue kehittyy ja monipuolistuuko sen väestörakenne, asuntokanta tai palvelutarjonta. Kaupunginosien identiteetin vahvistaminen ja ominaispiirteiden korostaminen ovat myös tärkeitä seikkoja alueiden segregoitumisen estämisessä.

Yleiskaavalla varaudutaan ennen kaikkea asuntojen riittävyyteen pitkällä aikavälillä. Alueiden täydennysrakentamisessa tulee huolehtia myös asuinalueen monipuolisesta asunto- ja palvelutarjonnasta, mihin vaikuttaa jatkosuunnittelussa nykyisen lähiympäristön asuntokanta sekä asukasrakenne.

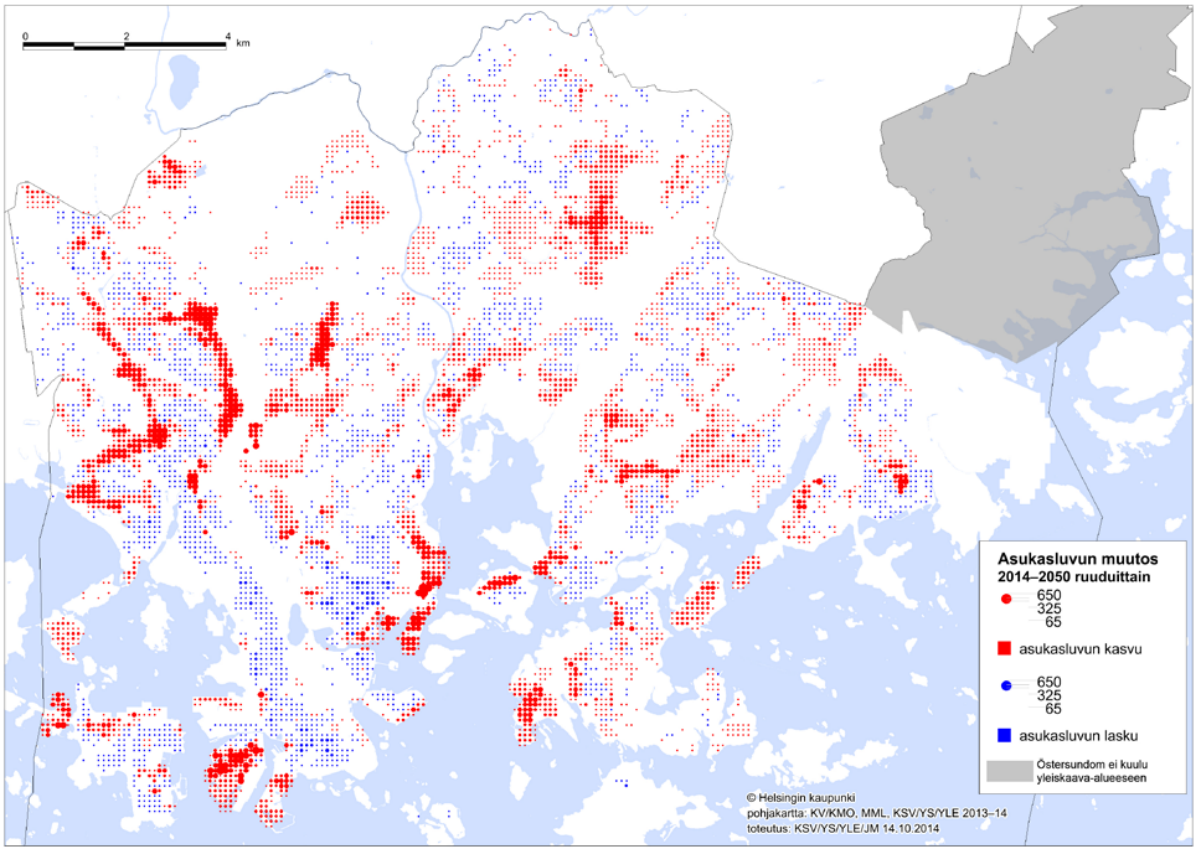
Maankäyttötarkastelujen pohjalta on laadittu alueellinen väestö- ja työpaikka-arvio, jonka lähtökohtana on kaupunkisuunnittelulautakunnan yleiskaavan pohjaksi 20.11.2012 hyväksymä vuoden 2050 ennustettu tilanne Helsingissä: 861 000 asukasta kaupungin silloisen väestöennusteen nopean kasvun vaihtoehdon mukaisesti ja 560 000 työpaikkaa. Nämä on jaettu kaupunkiin alueellisesti rakentamis- ja suunnitteluhankkeiden mukaan – yleiskaavan aluevarausten lisäksi näihin on laskettu mukaan jo rakenteilla olevat kohteet sekä valmiit ja käynnissä olevat asemakaava- ja osayleiskaavasuunnitelmat.

Väestön painopistealueet on sijoitettu yleiskaavakartan strategisesti tärkeille alueille.

Yleiskaavan tärkeimmät väestönkasvualueet ovat kaupunkibulevardien varsilla sekä Malmin lentokenttäalueella. Lisäksi kartalta erottuvat myös käynnissä olevat projektialueet (ks. kpl 7.8, tekeillä olevat osayleiskaavat). Asukasluvun lasku tietyillä alueilla on seurausta ennustetusta asumisväljyyden kasvusta. Nykyisillä



Kartta. Asukasluku Helsingissä 2050. (Jussi Mäkinen)



Kartta. Asukasluvun muutos -kartalla korostuvat mm. kantakaupungin laajeneminen ja Malmin lentokenttäalue. (Jussi Mäkinen)

asuinalueilla sekä esikaupunkivyöhykkeellä että kantakaupungissa on varauduttava täydennysrakentamiseen, jotta alueiden elinvoimaisuus säilyy ja ennusteiden mukainen asumisväljyyden kasvu on mahdollista. Yleiskaava mahdollistaa täydennysrakentamisen pääosin kaikilla alueilla.

2.2.2 Toimitilat ja työpaikat

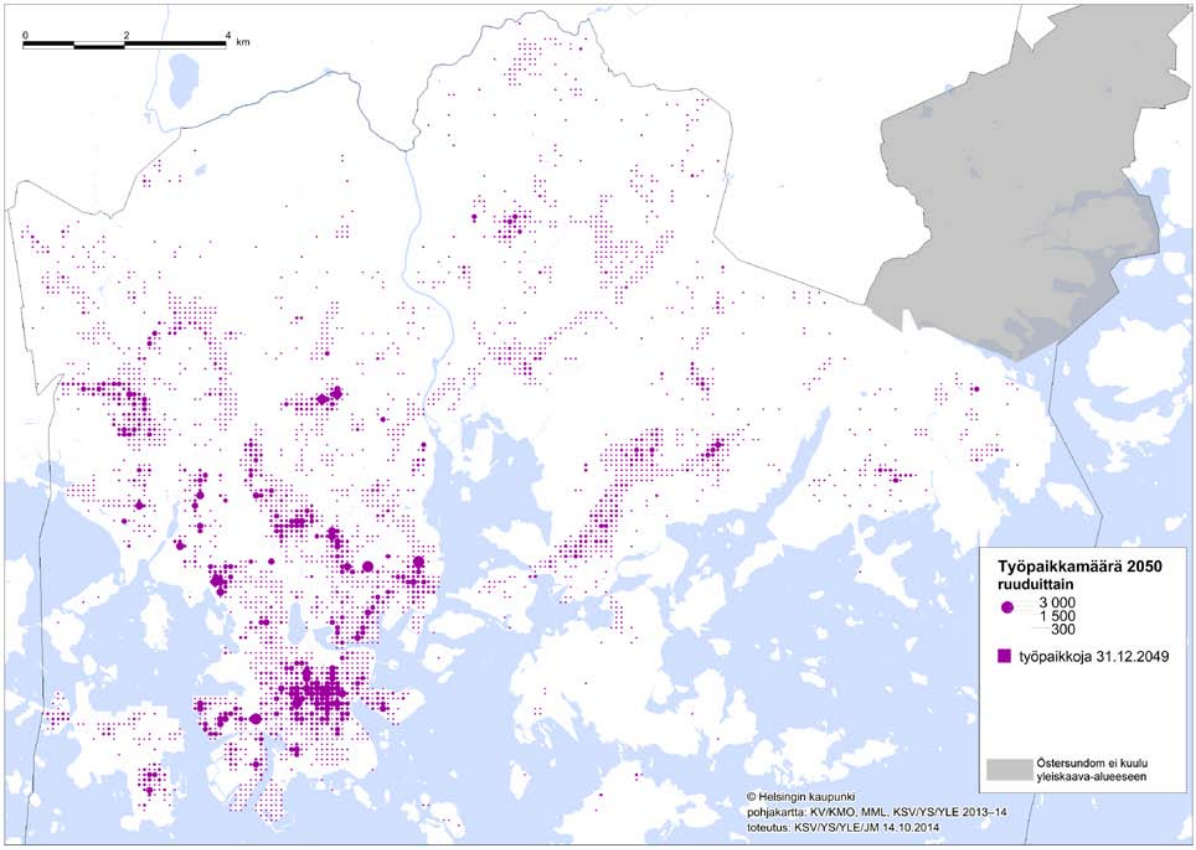
Elinkeinotoiminta keskittyy yhä enemmän, vaikkakin yritysten varsinaiset yhteistyöverkostot voivat sijaita muualla. Myös alueen imagolla on merkitystä yritysten sijoittumiseen. Yritystoiminnassa pyritään myös tukeutumaan muihin elinkeinoja tukeviin toimintoihin, kuten korkeakouluihin, oppilaitoksiin, tutkimustoimintaan tai satamaan.

Lähtökohtana on saavutettavuus. Hyvä saavutettavuus tarkoittaa eri asioita eri toimialoille ja toiminnoille. Keskeistä on hyvä joukkoliikennesaavutettavuus, mutta henkilöautosaavutettavuudella on myös merkitystä. Samoin tarvitaan hyviä logistisia yhteyksiä yritystoiminnan luonteesta riippuen. Eri toimijoille on merkitystä sillä, onko sijainti saavutettavuuden näkökulmasta hyvä seudullisesti, paikallisesti vai esimerkiksi keskustaan, hyvä eri kulkumuodoilla, asukkaille, työntekijöille, muille yrityksille tai tavarakuljetuksille. Yleiskaavassa on tarkasteltu yritysalueita kaikista näistä näkökulmista.

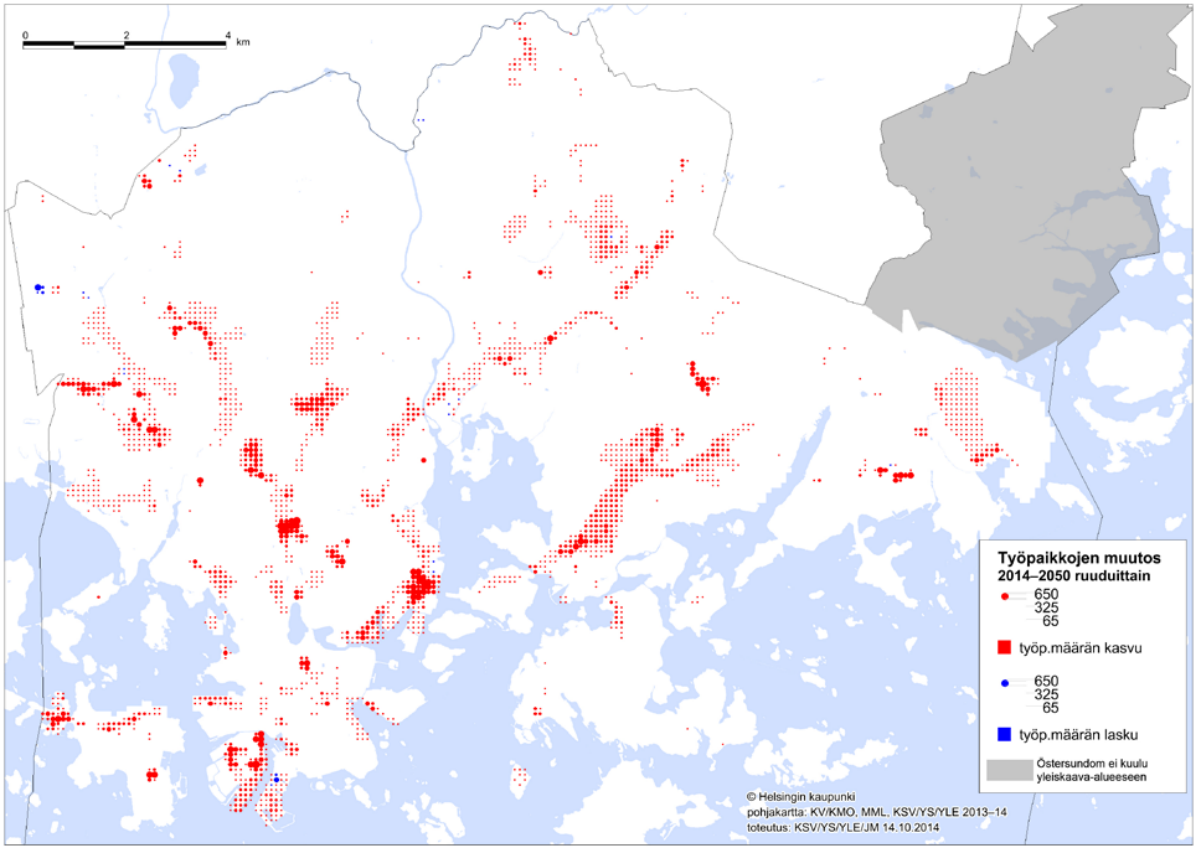
Yleiskaavassa on säilytetty pääosin nykyiset toimitilakeskittymät, joita tiivistetään ja paikoin laajennetaan. Niistä merkittävimmät sijaitsevat pääsääntöisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä ja myös niiden voidaan todeta muodostavan verkoston. Aivan keskeisessä asemassa työmatkaliikkumisen suhteen ovat metron laajentumisen vuoksi metrovarren yrityskeskittymät ja keskustat. Huomioitu on myös Kivikon tyyppiset alueet, joilla sijaitsevat yritykset ovat riippuvaisia Kehä I:n ja Lahdenväylän logistiikkayhteyksistä.

Vaikka yleiskaavassa tavoitellaan sekoittunutta kaupunkirakennetta ja toiminnalliselta rakenteeltaan sekoittunutta kantakaupunkia alueena, monipuolisen elinkeinorakenteen kannalta kaupungin on hyvä säilyttää ja kehittää myös pelkästään toimitilakäyttöön osoitettuja alueita, jotka jo ovat olemassa ja toimivat hyvin. Täysin uusille alueille sijoittuminen ja uusien yritysalueiden luominen on aina haasteellista. Uusia, yksinomaan toimitilakäyttöön varattavia alueita ei yleiskaavassa osoiteta.

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



Kartta. Työpaikkamäärä Helsingissä 2050. (Jussi Mäkinen)



Kartta. Työpaikkojen muutos Helsingissä 2014–2050. (Jussi Mäkinen)

2.2.3 Palvelut

Yleiskaavalla mahdollistetaan sujuva arki ja hyvä kaupunkielämä. Avainasemassa ovat kantakaupungin ohella kaupungin muut noodikohdat, joissa mahdollisimman moni liikkumisen muoto kohtaa. Asuminen, työ- ja opiskelupaikat sekä palvelut ovat lähellä toisiaan. Yleiskaavan tavoitteen mukaiset hyvin saavutettavissa olevat lähipalvelut, kuten päivittäistavaramyymälä ja muut usein tarvittavat palvelut, on yleiskaavaratkaisun keskustaverkon ansiosta mahdollista toteuttaa kävelyetäisyydelle. Täydennysrakentaminen on keskeisin keino ylläpitää ja parantaa eri kaupunginosien palvelutarjontaa.

Julkiset palvelut

Yleiskaavan keskustaverkko julkisine liikenneyhteyksineen tukee palvelujen sijoittumista keskusta-alueille. Muilta osin yleiskaavassa ei erikseen osoiteta julkisten palvelujen alueita. Julkisten palvelujen verkkoa suunnitellaan palveluja tuottavissa hallintokunnissa ja niiden tarkempi sijainti määritellään asemakaavoituksessa.

Päivähoitopalvelut ovat alueen asukkaiden lähipalveluita, jotka sijoittuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa niin, että ne ovat hyvin saavutettavissa julkisen liikenteen turvin. Myös kouluverkon tarve lähtee väestöennusteesta ja niiden sijainti suunnitellaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Usein samassa rakennuksessa sijaitsee koulun lisäksi päiväkoti sekä muiden hallintokuntien palveluja. Koko kaupunkia palvelevat toiminnot, lähinnä lukiot ja ammatilliset oppilaitokset halutaan sijoittaa helposti saavutettaviin paikkoihin. Kouluverkossa tavoitellaan monikäyttöisyyttä muiden palvelujen kanssa ja rajapintojen joustavuutta.

Sosiaali- ja terveystoimen palveluverkkolinjauksia tarkistetaan viimeistään 2016 ja aina tarvittaessa toimintaympäristössä tapahtuvien muutosten mukaan. Tällä hetkellä terveysasemaverkon kehittämisessä huolehditaan palvelujen saavutettavuudesta siten, että pienistä, kaukana joukkoliikenteen runkoväylistä sijaitsevista terveysasemista luovutaan. Yleiskaavassa ei kuitenkaan suunnitella palveluverkkoja, vaan luodaan maakäytölliset edellytykset palvelujen sijoittumiselle.

Kirjastojen osalta tällä hetkellä kaupungin tavoitteena uutta suunniteltaessa on suuntaus keskisuuriin kirjastoihin, jotka palvelevat aiempaa laajempaa asukaspohjaa. Tärkeää palveluverkon kehittämisessä on sijoittaa kirjastot siten, että ne ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa ja asiointireittien varrella. Kestävää kehitystä ja asukkaiden parasta ajatellen on myös varmistettava tilojen monipuolinen, laaja ja tehokas käyttö. Tämä onnistuu kartoittamalla yhteiskäyttömahdollisuuksia eri toimijoiden kanssa. Kirjastojen olisi hyvä sijaita yleiskaavassa osoitettujen kaupunkikeskustojen ytimissä. Tähän yleiskaava luo edellytykset.

Yleiskaavan sekoittunut kaupunkirakenne suosii hybridirakennuksia. Tulevaisuudessa Helsingissä voisi olla enemmän asuinrakennusten kadunvarsikerroksiin integroituja julkisia palveluita, kuten esim. sosiaali- ja terveyspalveluja tai kivijalkapäiväkoteja. Hybridirakennusten avulla palvelut voitaisiin sijoittaa keskeisille paikoille, missä ihmiset aidosti kulkevat.

Kaupalliset palvelut

Keskeistä tiheän palveluverkon saavuttamiseksi ovat riittävä asukastiheys sekä myymälöiden yksikkökoko. Kooltansa pienet myymälät tukevat tiheää päivittäismyymäläverkkoa. Kuitenkin ainoastaan pienistä myymälöistä koostuva päivittäistavaramyymälöiden verkko ei useimmiten riitä asiakkaille, vaan ostosmatkat

suuntautuvat tällöin suurempiin ja laajemman valikoiman yksiköihin. Tämä taas lisää liikkumistarvetta sekä vähentää myymälätiheyttä. Tavoitetta tukisivat kaupunkirakenteeseen sopivat keskikokoiset myymälät, joissa on laaja valikoima, mutta jotka eivät ole liian suuria vähentämään pienempien myymälöiden verkkoa. Kohtuullisen kokoiset kaupan yksiköt mahdollistavat myös useampien toimijoiden sijoittumisen alueelle ja sitä kautta monipuolisemman tarjonnan.

Lähtökohtana vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiselle (yli 2 000 k-m²:n yksiköt) on maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL), jonka mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt (yli 2000 k-m²) tulee sijoittua keskustatoimintojen alueille. Merkitykseltään seudulliset suuryksiköt tulee sijoittaa maakuntakaavan osoittamille alueille, joko seudullisten keskustojen tai seudullisten suuryksikköalueiden osoittamille alueille, joita on tarkennettu yleiskaavaratkaisussa. Merkitykseltään paikalliset suuryksiköt tulee sijoittaa yleiskaavan osoittamille keskustatoimintojen alueille.

Yleiskaavassa kauppa ohjataan keskustoihin. Kaupan kannalta keskeisiä yleiskaavan määräyksiä ovat keskusta-alueita koskevat merkinnät ja määräykset, joita on osoitettu yleiskaavassa kolme. Vähittäiskaupan suuryksikköjä on mahdollista rakentaa kaikkiin keskustoihin. Kuitenkin keskustoissakin on arvioitava tarkemmassa suunnittelussa, mikä kokoluokka mahdollistaa sekä useita yksiköitä (myymälä/kauppakeskus) että houkuttelevan tarjonnan alueella; keskusta-alueillekaan ei voi sijoittua minkä kokoista yksikköä tahansa, jos sillä on kielteiset vaikutukset monipuoliseen palveluverkkoon. Myös keskustoissa saavutettavuus joukkoliikenteellä ja hyvä jalankulkuverkko on ensisijainen. Yleiskaavassa määrätään myös, että vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteyteen tulee sijoittaa muita toimintoja (asumista, työpaikkoja).

Tarkemmassa suunnittelussa myös keskustojen ulkopuolella sijaitsevan alle 2000 k-m²:n myymälän sijainnin tulee olla saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla ja lähialueen ostovoiman tulee olla riittävä eikä myymälän vaikutukset saa olla haitalliset kehitettäville keskusta-alueille. Pelkästään autoliikenteeseen perustuvia sijainteja ei voida suosia alle 2000 k-m²:n yksiköillekään, jos tavoitellaan tiheää ja kestävillä liikennemuodoilla saavutettavissa olevaa päivittäistavarakaupan verkkoa.

Palvelut hyötyvät toistensa läheisyydestä ja hyvin saavutettavat palvelut ovat myös monipuolisia, eli samasta paikasta löytyy useita palveluita toistensa läheisyydestä jalankulkuetäisyydellä. Palvelujen tulisi olla mahdollista muodostua ryppäiksi tai nauhoiksi kaupunkirakenteessa, etenkin jalankulun ja eri liikennemuotojen solmuissa sekä toimintojen tihentymissä. Keskeisiä sijainteja palveluille ovat toimintojen tihentymät ja asemanseudut. Näitä sijainteja tulee suosia palvelujen sijoittumisessa ja niitä tulee mahdollistaa näille sijainneille yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yksipuolisia hankkeita tulee välttää, niiden sijaan tulisi suosia monipuolisuutta lisääviä hankkeita. Asuin- ja toimistotilojen pohjakerrokseen tulisi sijoittaa liiketilaa ja vastaavasti liiketilojen yhteyteen tulee rakentaa muita toimintoja yläkerroksiin.

Uusien kauppapaikkojen osalta keskeistä on, että lähivaikutusalueelta löytyy riittävä määrä asiakkaita ja ostovoimaa. Hankkeita ei voida perustella vain tulevalla väkiluvun kasvulla. Kaupan yksiköt eivät saa olla liian suuria suhteessa asukasmäärään, jotta alueelle on mahdollista sijoittua useampia yksiköitä ja tavoite tiheästä kaupan verkosta olisi mahdollista toteutua. Tämä sallii myös kilpailun näkökulmasta useampien toimijoiden sijoittumisen alueelle.

Tilaa vaativaa erikoiskauppaa on keskittynyt osin keskustatoimintojen ulkopuolelle. Helsingissä nämä sijaitsevat kuitenkin yhdyskuntarakenteen sisällä ja osa myös raideliikenteen varrella. 2. Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa seudullisiksi keskustojen ulkopuolisiksi tilaa vaativan kaupan alueiksi on määritelty Herttoniemi

– Roihupellon, Suutarilan ja Konalan alueet. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa sijoittuu näillä alueilla lähinnä työpaikkatoimintojen alueille. Tulevaisuudessa nämäkin alueet ovat yhä tiiviimpää ja kaupunkimaisempaa rakennetta, jossa työpaikat ja palvelut sekoittuvat toisiinsa. Alueet sijaitsevat osin asumisen lähellä ja kaupunkiympäristön vaatimukset ovat tällöin yhä korkeammat. Tavoitteena on kehittää näitä alueita myös työpaikkakeskittyminä sekä osin korjauksen ja huollon alueina, eikä näillä alueilla sallita päivittäistavarakauppaa eikä keskustojen kanssa kilpailevaa kauppaa.

2.2.4 Virkistys ja vapaa-aika

Kaavassa varaudutaan virkistysalueiden ja palvelujen osalta siihen, että kaupunkilaisilla on jatkossakin laadukkaat ja riittävät sekä helposti saavutettavat viher- ja virkistysalueet. Puistot, kulttuuriympäristöt, liikunta-alueet, metsäinen verkosto ja muu luonnonympäristö, merellisyys ja virkistyspalvelut ovat keskeinen osa hyvää ja terveellistä ympäristöä. Viher- ja virkistysverkosto koostuu laajoista mereltä seudulle jatkuvista vihersormista ja poikittaisista viheryhteyksistä, kaupunginosapuistoista ja liikuntapuistoista sekä koko kaupungin kattavasta rantaraitista, siihen liittyvistä merenlahtien virkistyskokonaisuuksista ja merellisestä virkistysvyöhykkeestä. Helsingin virkistysaluetarjonta on hyvin monipuolinen sisältäen erilaisia virkistysalueita taskupuistoista siirtolapuutarhoihin, kansanpuistoihin ja kartanopuistoihin, hautausmaa-alueisiin, golfkenttiin ja venesatamiin ja uimarantoihin. Talvi monipuolistaa virkistysmahdollisuuksia. Myös rauhoittumiseen jää tilaa metsäalueilla, rannoilla ja saaristossa.

Meri tarjoaa virkistystä myös talvella.
(Roy Koto, Visit Finland)

2.2.5 Kaupunkiluonto

Kaupunkiluontoverkosto on suunniteltu siten, että Helsinkiin syntyy kestävä viherrakenne, vaikka kaupunkirakenne tiivistyy ja käyttäjämäärä lisääntyy. Vihersormet muodostavat rungon ekologiselle verkostolle ja metsäverkostolle ja niiden kehittämiselle. Niittyverkoston kehittäminen on mahdollista koko kaupungin alueella. Meren, merenlahtien, järvien ja jokien (siniverkoston) ja valuma-aluelähtöinen suunnittelu on jatkossa tärkeää. Rakennettavien alueiden ja uusien puistojen suunnittelussa otetaan huomioon ekosysteemipalvelujen ja ekologisen laadun kehittäminen.

Virkistysmetsät ovat Helsingin erityispiirre. (Raisa Kiljunen-Siirola)

2.2.6 Kulttuuriympäristöt

Kaupunkiympäristöä suunnitellaan ottaen huomioon kulttuuriympäristön arvot. Kulttuuriympäristö on osa kaupungin identiteettiä ja sen ominaispiirteiden vaaliminen on osa muutostilassa olevan kaupungin kehittymistä. Kulttuuriympäristön monimuotoisuus ja sen eri aikakausina syntyneet kerrostumat ovat osa hyvää ja tasapainoista ympäristöä, ja ne kertovat helsinkiläisen kulttuuriympäristön moniarvoisuudesta.

Kaavaselostuksen liitteenä olevassa raportissa Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristö kuvataan helsinkiläiset kulttuuriympäristöt. Raportissa on arvotihentymäkartta ja taulukko, jossa eri asuinympäristöt on arvotettu. Lisäksi raporttiin sisältyy maisemakulttuuria käsittelevä kokonaisuus (liite).

Yleiskaavan tavoitteena on tukea sellaisia alueellisia ratkaisuja, jotka ottavat huomioon alueiden erityispiirteet mutta eivät estä kaupunkirakenteen kehittämistä. Kulttuuriympäristöt on yleiskaavassa otettu huomioon mm. asuntovaltaisten alueiden mitoituksessa.

Puistot ja kaupunkiluonto tarjoavat tilaa rauhoittumiseen. (Joni Rousku, Visit Helsinki)

Aleksanterin patteri, Vallisaari. (Satu Tarula)

Viheralueet muuntuvat vuodenaikojen mukaan. (Tim Bird, Visit Finland)

2.2.7 Merellinen Helsinki

Uudessa yleiskaavassa Helsingin saaristo on ympärivuotisen sekoittuneen asumisen, virkistymisen, matkailu- ja virkistyspalvelujen ja loma-asumisen yhteen lomittunutta ja toisiaan tukevaa mosaiikkia.

Uudet virkistyskäyttöön puolustusvoimilta vapautuvat saaret mm. Vallisaari, Kuninkaansaari, Isosaari ja Kuivasaari tarjoavat kaupunkilaisille ja vierailijoille mahdollisuuksia Saaristo-Helsinkiin tutustumiseen. Saaret on yleiskaavassa merkitty Merellisen virkistyksen ja matkailun alueeksi.

Yleiskaavassa esitetään merellistä asumista Melkkiin ja Ramsinniemeen. Molemmista on mahdollista kehittyä omaleimainen ympärivuotisen asumisen kohde kantakaupungin tuntumaan. Asuminen Melkissä perustuu joukkoliikenneverkostoon kuuluvan ympärivuotisen lauttaliikenteen varaan. Saaressa liikutaan luontevimmin kävellen ja polkupyöräillen sekä esimerkiksi uusiutuvalla energialla toimivin ajoneuvoin. Melkkiin on mahdollista luoda erityinen saaristoasumisen kulttuuri. Ympäristön luonne ja saaren monipuolinen identiteetti otetaan suunnittelussa huomioon. Ramsinniemi puolestaan on uuden saaristoraitiovaunuyhteyden varrella.

Uusi asuminen kaupungin rannoilla sopeutuu osaksi nykyistä rakennetta. Perinteisen rakentamisen rinnalla on rannoilla mahdollista kokeilla myös vaihtoehtoisia asuintapoja. Paikoitellen rantojen uutena asumisen muotona nähdään ympärivuotisen asumisen kelluvia asuntokortteleita. Myös asuminen asuntolaivoissa täydentää merellisen asumisen tarjontaa.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään merellisen Helsingin hyödyntämistä kaikkien kaupunkilaisten virkistyskäyttöön. Rantavyöhykkeen asumisen ja työn alueet mahdollistavat reittivesiliikenteen kehittämisen. Virkistystä palvelevan vesiliikenteen on mahdollista tukeutua osaksi reittiliikennettä tai kehittyä omakseen. Mahdollisuutena ovat esimerkiksi rengasreitit erilaisia virkistyskohteita yhdistämässä. Vesiliikenteen kehittyminen on toisaalta edellytys, jotta saariston virkistyskäyttö ylipäätään mahdollistuisi. Kasvava asukasmäärä ja merellisten virkistyspalvelujen käyttäjämäärät luovat myös edellytyksiä vesiliikenteen kehittämiselle. Yleiskaavassa on merkitty vesiliikenteen yhteystarpeita.

Maajoukkoliikenteen ulottaminen lähelle vesiliikenteen yhteyspisteitä, maa- ja vesiliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen sekä erilaiset saaria ja manteretta yhdistävät vesiliikennereitit ja virkistystä palvelevat rengasreitit vaihtosatamineen tarjoavat yhteystarpeiden lisäksi myös lähimatkailuelämyksiä. Vesiliikenne on mahdollista ulottaa myös naapurikuntien vesiliikenneverkkoon.

Saaristoraitiotielle on yleiskaavassa varattu linjaus Vuosaaresta kantakaupunkiin. Reitti huikeine korkeusvaihteluineen ja merinäkymineen tarjoaa matkustuselämyksen lisäksi pääsyn kiinnostaviin merellisiin paikkoihin. Parhaimmillaan saaristoraitiotie yhdistää saaristokaupunginosat yhtenäiseksi nauhaksi aina kantakaupungin itäisestä joukkoliikennesolmusta Hakaniemestä kohti Kalasatamaa, Kruunuvuorenrantaa, Laajasaloa ja Vartiosaarta sekä edelleen kohti Ramsinniemeä ja Vuosaaren metroasemaa. Pitkän aikavälin mahdollisuutena on jatke Vuosaaren satamaan, johon osa kantakaupunkiin saapuvasta laivamatkustajaliikenteestä voi siirtyä. Saaristoraitiotie on merkitty yleiskaavakarttaan.

Jatkosuunnittelussa yhteyksiä rantaan ja merelle kehitetään etenkin niissä kohdissa, missä meri ja metro kohtaavat, eli metroasema on lyhyen kävelymatkan päässä rannasta. Asemanseutujen täydennysrakentamisen yhteydessä meren äärellä olevien metroasemien suunnittelussa hyödynnetään meren läheisyys. Tällaisia merellisiä

Vallisaari tulee avautumaan kaupunkilaisten virkistyskäyttöön. (Satu Tarula)

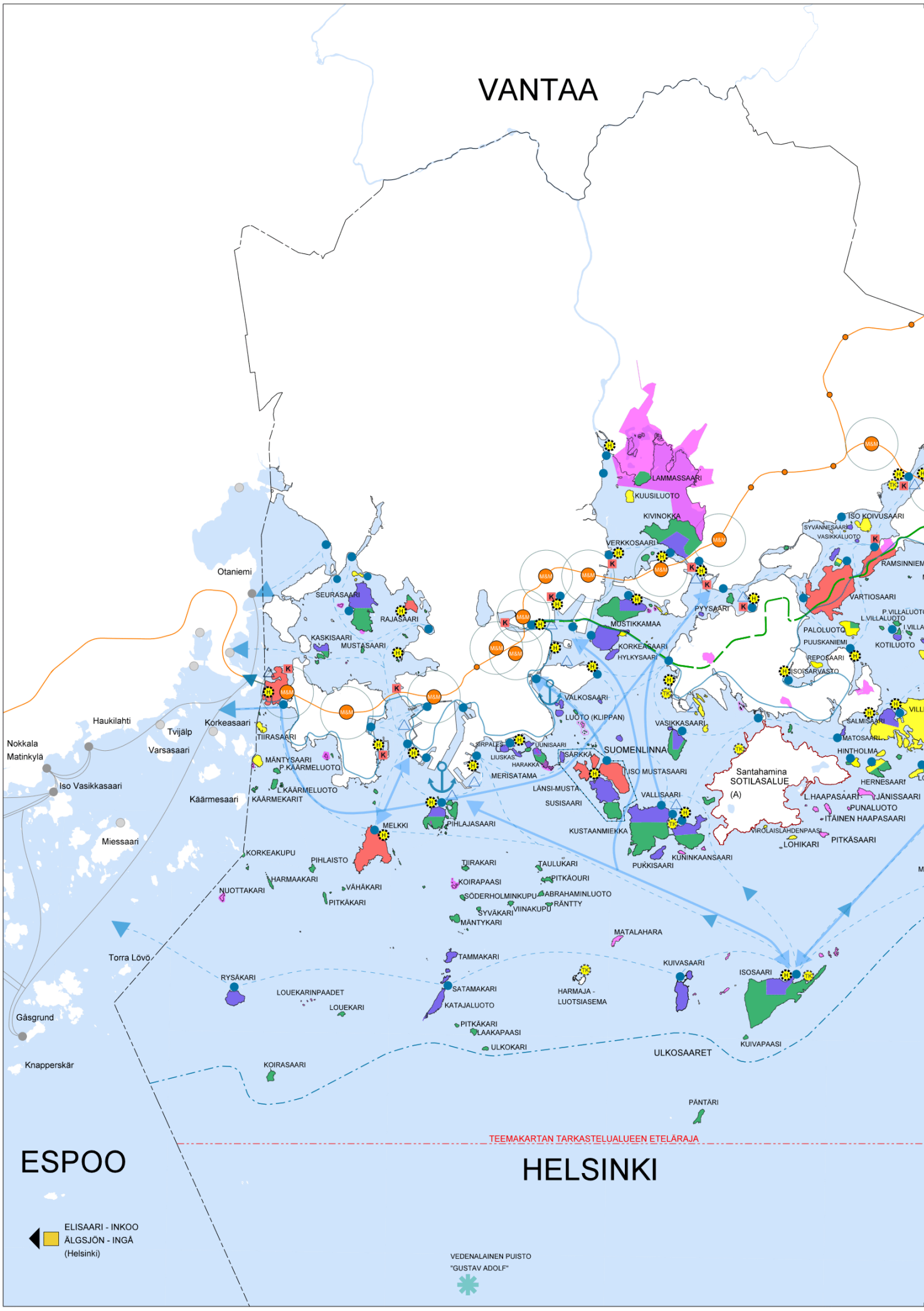
Kulttuuriympäristö on osa kaupungin identiteettiä. (Kaupunkimittausosasto)

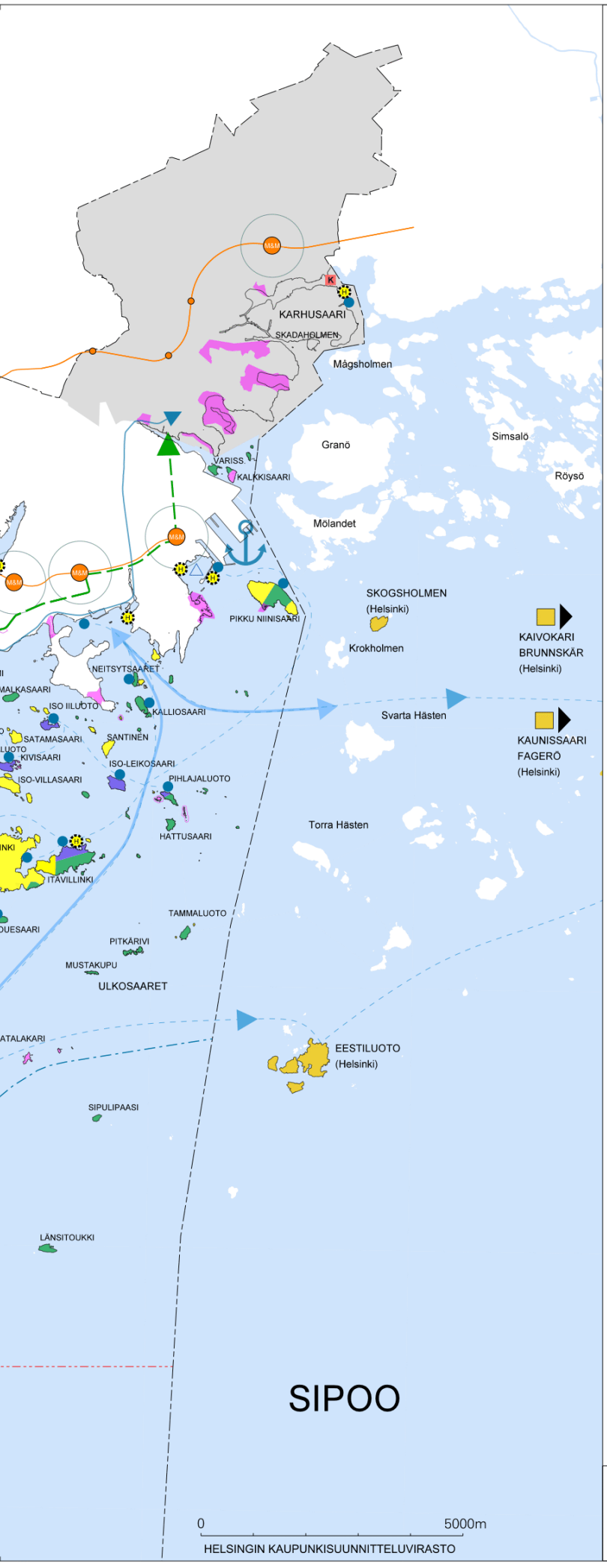
metroasemia ovat Vuosaari, Rastila, Puotila, Herttoniemi, Kulosaari, Kalasatama, Sörnäinen, Hakaniemi, Rautatieasema, Ruoholahti, Lauttasaari sekä uusi Koivusaaren asema ja Östersundomin asema.

Satamat ovat osa merellistä Helsinkiä. Matkustajalaivojen saapuminen suoraan kaupungin ytimeen on Helsingin erityisyys, josta yleiskaavassa pidetään kiinni. Lisäksi Vuosaaren satamaan mahdollistetaan matkustajaterminaalin sijoittaminen metroyhteyksineen. Muutoin satamia käsitellään omana kokonaisuutenaan mm. merkittävinä työpaikka-alueina kohdassa 2.2.9.

Kaupunkilaisten sujuvaa pääsyä rannoille ja saaristoon edistetään. Yhtenäinen koko kaupungin kattava, kävelyä ja polkupyöräilyä palveleva Helsingin rantaraitti sisälahtien virkistysreitteineen lisää merellisen Helsingin saavutettavuutta. Raitti on yhdistettävissä naapurikuntien rantareittiverkostoihin ja osaksi Itämeren suurta rantareittiverkostoa. Luonnonmukaisen tai rakennetun viherreitin lisäksi rantaraitti on paikoitellen osa hyvinkin rakennettua urbaania kaupunkimaisemaa, kuten kantakaupungissa. Paikoin se sukeltaa rakennuskortteleiden sisään ja palaa uudelleen rantaan.

Saaristoratikka menee ylhäällä sillalla. Reitiltä avautuvat upeat maisemat. (Kati Kivelä)


VANTAA
ESPOO
HELSINKI
TEEMAKARTAN TARKASTELUALUEEN ETELÄRAJA
ULKOSAARET
SUOMENLINNA
Santahamina
SOTILASALUE
(A)
Otaniemi
Haukilahti
Tvijälp
Korkeasaari
Nokkala
Matinkylä
Varsasaari
Iso Vasikkasaari
Käärmesaari
Miessaari
Torra Lövö
Gåsgrund
Knapperskär
LAMMASSAARI
KUUSILUOTO
KIVINOKKA
VERKKOSAARI
SEURASAARI
RAJASAARI
KASKISAARI
MUSTASAARI
MUSTIKKAMAA
KORKEASAARI
HYLKYSAARI
PYYSAARI
VALKOSAARI
LUOTO (KLIPPAN)
VASIKKASAARI
ISO MUSTASAARI
VALLISAARI
KUSTAANMIEKKA
PUKKISAARI
KUNINKAANSAARI
LÄNSI-MUSTA
SUSISAARI
MERISATAMA
TIIRASAARI
MÄNTYSAARI
P.KÄÄRMELUOTO
L.KÄÄRMELUOTO
KÄÄRMEKARIT
MELKKI
PIHLAJASAARI
KORKEAKUPU
PIHLAISTO
HARMAAKARI
NUOTTAKARI
VÄHÄKARI
PITKÄKARI
TIIRAKARI
TAULUKARI
PITKÄOURI
KOIRAPAASI
SÖDERHOLMINKUPU
ABRAHAMINLUOTO
RÄNTTY
SYVÄKARI
VIINAKUPU
MÄNTYKARI
MATALAHARA
TAMMAKARI
KUIVASAARI
ISOSAARI
RYSÄKARI
LOUEKARINPAADET
LOUEKARI
SATAMAKARI
KATAJALUOTO
HARMAJA -
LUOTSIASEMA
PITKÄKARI
LAAKAPAASI
ULKOKARI
KUIVAPAASI
KOIRASAARI
PÄNTÄRI
TSO KOIVUSAARI
SYVÄNNESAARI
VASIKKALUOTO
RAMSINNIEM
VARTIOSAARI
P.VILLALUOTO
L.VILLALUOTO
PALOLUOTO
PUUSKANIEMI
KOTILUOTO
REPOSAARI
ISOSARVASTO
SALMISAARI
MATOSAARI
HINTHOLMA
HERNESAARI
L.HAAPASAARI
UJÄNISSAARI
PUNALUOTO
ITÄINEN HAAPASAARI
VIROLAISLAHDENPAASI
LOHIKARI
PITKÄSAARI
SIRPALES
LIUSKAS
HARAKKA
UUNISAARI
SÄRKKÄ
ELISAARI - INKOO
ÄLGSJÖN - INGÅ
(Helsinki)
VEDENALAINEN PUISTO
"GUSTAV ADOLF"



TEEMAKARTTA

MERELLINEN HELSINKI

Virkistysalue

Ympärivuotinen sekoittunut asuminen

Virkistys ja loma-asuminen

Virkistys ja matkailupalvelut

K **Kelluva asuminen**

Helsingin rantaraitti

Saaristoratikka

Vesiliikenteen yhteystarve

Vesiliikenteen yhteyspiste

M&M **Metro-meri solmukohta**
Strategisesti tärkeä saariston ja meren yhdistävä joukkoliikenteen merellinen solmukohta

TK **Merellinen tukikohta**

H **Merellinen huoltopiste**

Vierasvenesatama

Satama-alue

(A) **Sotilasalue**
Sotilasalue, joka käyttötarkoituksen muuttuessa muuttuu asumiseen

Luonnonsuojelualue

UNESCO-maailmanperintökohde

Tuulivoimaviiva
Vuoden 2002 yleiskaavan mukainen viiva, jonka eteläpuoliselle vesialueelle voidaan selvittää tuulivoiman sijoittamista.

Helsingin virkistyssaaret muissa kunnissa

Östersundom ei kuulu yleiskaava-alueeseen

HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

KAUPUNKIKAAVA

LUONNOS 25.11.2014

2.2.8 Kansainvälinen Helsinki ja Helsinki osana seutua

Tulevaisuudessa Helsingin metropolialueen on kytkeydyttävä entistä paremmin eurooppalaiseen kaupunkiverkostoon mm. lisäämällä taloudellista yhteistyötä sekä luomalla uusia ja vahvistamalla nykyisiä Pietariin, Tukholmaan ja Tallinnaan johtavia yhteyksiä. Suomenlahden taloudellisen kehityksen kolmio tarjoaa kasvualustan Helsingin talousalueen ja alueellisen aseman vahvistamiseen. Monikeskustainen Helsingin kaupunkiseutu ja vahvat metropolialueet mahdollistavat tasapainoisen talouskasvun, korkeatasoiset yhteydet, toimivat markkinat ja suuren sosiaalisen pääoman kaupunkiseutujen tiiviin integroinnin tueksi. Alueellisella yhteistyöllä talous- ja työssäkäyntialueiden integraation lisäämiseksi Helsingin yhtenäinen metropolialue voi kasvattaa kokonaisvaltaisesti markkina- ja työssäkäyntialueensa kokoa, ja siten myös kilpailukykyään.

Helsingin metropolialueen elinvoima perustuu asukkaiden osaamiseen ja siihen, että yritykset voivat toimia kaupunkiseutua laajemmalla markkina-alueella, ennen muuta kansainvälisesti. Metropolille työvoiman liikkuvuus ja pendelöinti kaukaakin on tärkeää. Helsingin metropolialueen yritysten verkostoitumisen ja pendelöinnin suuntia on viisi: Turun suunta, Tampereen suunta, Lahden suunta, Kotkan suunta ja Tallinnan suunta. Rail Baltic vaikuttaa Helsingin kehitykseen, ja yleiskaavassa mahdollistetaan yhteys Tallinnaan.

Kansainvälisen kilpailukyvyn ja saavutettavuuden kannalta tärkein suunta on kuitenkin eurooppalaiset ja globaalit, erityisesti Aasian, lentoyhteydet. Samoin Helsingin Sataman laivayhteyksillä on suuri merkitys. Pietari on kokonsa ja kasvupotentiaalinsa vuoksi pitkällä tähtäimellä tärkein ulkomainen suuntamme, matkailun osalta se on sitä jo tänään.

Helsingin metropolialue on solmu eurooppalaisessa liikenteen ja yhteyksien verkostossa, joka rakentuu vahvistuvien yhteys- ja kuljetuskäytävien pohjalle. Eurooppalaiset ja kotimaiset liikennekäytävät kokonaisuudessaan ja kaikkien solmukohtien tehokas toiminta liikenteen ja vuorovaikutuksen välittäjinä ovat saavutettavuutemme ja kilpailukykymme olennainen perusta. Useat metropolialueen kaupunkiliikenteen hankkeet ovat myös osa TEN-T ydinverkkoa.

Risteilyalukset edistävät kansainvälisyyttä. (Satu Tarula)

Helsingin seudun tärkeimmät kansainväliset yhteydet ovat Helsinki-Vantaan lentokenttä, Länsisatama, Vuosaaren satama sekä E18-käytävä Tukholmasta Pietariin. Tulevaisuudessa tärkeitä kehitettäviä yhteyksiä ovat nopea lentoratayhteys Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentokentälle sekä yhteydet Tallinnaan ja Pietariin. Myös helikopteriyhteyksille on tarvetta.

Yleiskaavaan on merkitty lentoratayhteys keskustasta lentokentälle. Pietarin nopea raideyhteys erkanee pääradasta lentokentän pohjoispuolella Tuusulasta Koillis-Vantaalle. Helsingistä etelän suuntaan, Tallinnaan on myös osoitettu raideyhteys-merkintä.

Helikopterikenttää varten laadittiin erillinen selvitys (liite: Helsinkiin tulevan helikopterikentän sijaintipaikkaselvitys, Ramboll Oy), jossa tutkittiin kentän sijoittumismahdollisuuksia Helsingin alueella. Helikoptereiden aiheuttama melu sekä lentotoiminnan vaatimat laajat lähestymissektorit ja saavutettavuuskriteerit huomioon ottaen varteenotettavaa paikkaa ei pystytty kuitenkaan kaupungin alueelta osoittamaan. Selvityksen mukaan parhaat toimintaedellytykset helikopterikentän toiminnalle tulevaisuudessa olisivat Helsinki–Vantaan lentokentän alueella.

Koko metropolialueella tulee pohtia osaltaan, miten nopea lentokenttäyhteys, yhteys kehärataan sekä tuleva Rail Baltic -terminaali Tallinnassa voidaan hyödyntää esimerkiksi asemanseutujen kehityksessä sekä kaupunkiseudun markkinoinnissa. Logistiikkavirtojen järkeistäminen, sujuvat matkaketjut ja positiiviset matkustajakokemukset ovat keskeisiä asioita asemanseutujen ja sataman kehityksessä.

Keskeistä nopeiden logististen ketjujen kannalta ovat myös metropolialueen sisäiset yhteydet keskeisten osaamiskeskittymien välillä sekä näiden ja liikenteen solmukohtien (rautatieasemat, logistiikkakeskukset, lentoasema, satama) välillä.

Kansainväliset yhteydet liittyvät kansainvälistyneisiin kaupunkilaisiin, yrityksiin ja muihin toimijoihin kuten yliopistoihin. Metron laajentaminen ja pikaraitiotiehankkeet voivat olla avainhankkeita, joilla keskeiset yritysalueet ja yliopistot kytketään toisiinsa ja kansainvälisen liikenteen terminaaleihin. Yhtä lailla voivat älyliikenteen kehitysnäkymät henkilöauton tai taksiliikenteen kehittämisestä tarjota nopeampia ja kustannustehokkaampia tapoja ratkaista Helsingin seudun hajanaisen rakenteen ongelmaa.

Vuosaaren sataman yritysaluetta kehitetään, jotta se voi tulevaisuudessa kasvaa merkittäväksi yrityskeskittymäksi raideyhteyden sekä E18-reitin varrella. Yleiskaavassa Vuosaaren metron aiempaa linjausta on tarkennettu. E18-reitin kannalta tärkeää on myös merellisen Helsingin markkinointi ja hyödyntäminen osana mahdollista purjehdusreittiä Helsingistä Pietariin. Helsingin tulee panostaa merellisten elinkeinojen ja attraktioiden kehittämiseen ja vierasvenesatamien riittävän kapasiteetin varmistamiseen.

2.2.9 Satamat ja logistiikka

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

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

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

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

Helsingin Satamalla on neljä erityyppistä sijaintia: Eteläsatama, Katajanokka, Länsisatama ja Vuosaaren satama, joita kaikkia kehitetään niiden erityispiirteet huomioonottaen. Eteläsatamaa ja Katajanokkaa kehitetään osana urbaania kaupunkikeskustaa, erityisesti kävellen saapuville ja julkisilla kulkeville turisteille ja sitä tukevalle autolauttaliikenteelle, Länsisatamaa matkustaja-autolautoille eli sekä matkustajille että autoliikenteelle ja Hernesaarta suurille kansainvälisille risteilijöille. Vuosaaressa varaudutaan toiminnan laajentumiseen usealla eri sektorilla. Nykyisten keskustan risteilyterminaalien lisäksi yleiskaavassa osoitetaan mahdollisuus uuteen matkustajaterminaaliin Vuosaaren satamaan. Metron uudella linjauksella Vuosaaren satamassa on matkustajaterminaalin kannalta olennainen merkitys.

Tarkemmassa suunnittelussa kaupungin sisäistä logistiikkaa kehitetään citylogistiikan keinoin, mm. varmistamalla pysähtymispaikat katujen reunassa jakeluliikenteelle ja tehostamalla huoltotunnelin käyttöä.

2.2.10 Yhdyskuntatekninen huolto ja erityisalueet

Verrattaessa yleiskaavakarttaa ja liitekarttaa merkittävimmistä yhdyskuntateknisen huollon laitosalueista ja verkostoista voidaan havaita, että vain vähäinen osa yhdyskuntateknisen huollon kannalta tärkeistä järjestelmätasoisista kohteista on merkitty yleiskaavaan. Kaavan sanallisen yleismääräyksen mukaan kaikkien maankäyttötyyppien alueilla saa kuitenkin rakentaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia tiloja ja laitteita.

Yleiskaavassa on yhdyskuntateknisen huollon käyttötarkoitusmerkinnällä osoitettu Vuosaaren voimalaitos, Pitkäkosken ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitokset sekä Viikinmäen jätevedenpuhdistamo. Liitekartalla esitetyt ja muut laitosalueet

De Ceuvel - Pilaantuneen maa-alueen väliaikaiskäyttöä Amsterdamissa. (Satu Tarula)

kehittyvät muiden yleiskaavan käyttötarkoitusmerkintöjen osana tarkentuen asemakaavoituksessa ja muussa suunnittelussa.

Kaupungissa on korkeajännitteisten ilmajohtojen ja korkeapaineisten maakaasujohtojen lisäksi muita hyvin tärkeitä yhdyskuntateknisen huollon verkostoja, joihin kohdistuvat maankäyttömuutosten vaikutukset tarkentuvat asemakaavoituksessa ja muussa suunnittelussa.

Mahdollisten tuulivoimaloiden sijoittamiseen yleiskaava ei ota kantaa vaan asia selvitetään voimalahankkeiden tullessa ajankohtaisiksi.

Yleiskaavaselostuksen liitekartalla on esitetty maapinta-alan suuruuden kannalta merkittävimpiä laitos- ja operointipaikkoja sekä kaavaohjauksen kannalta merkittävimpiä putkia ja kaapeleita. Tämän lisäksi yleiskaava-alueella on runsaasti muita huollon toimivuuden kannalta merkittäviä kohteita. Nämä on selvitetty yleiskaavan valmistelun aikana yhteistyössä teknisten hallintokuntien ja laitosten kanssa.

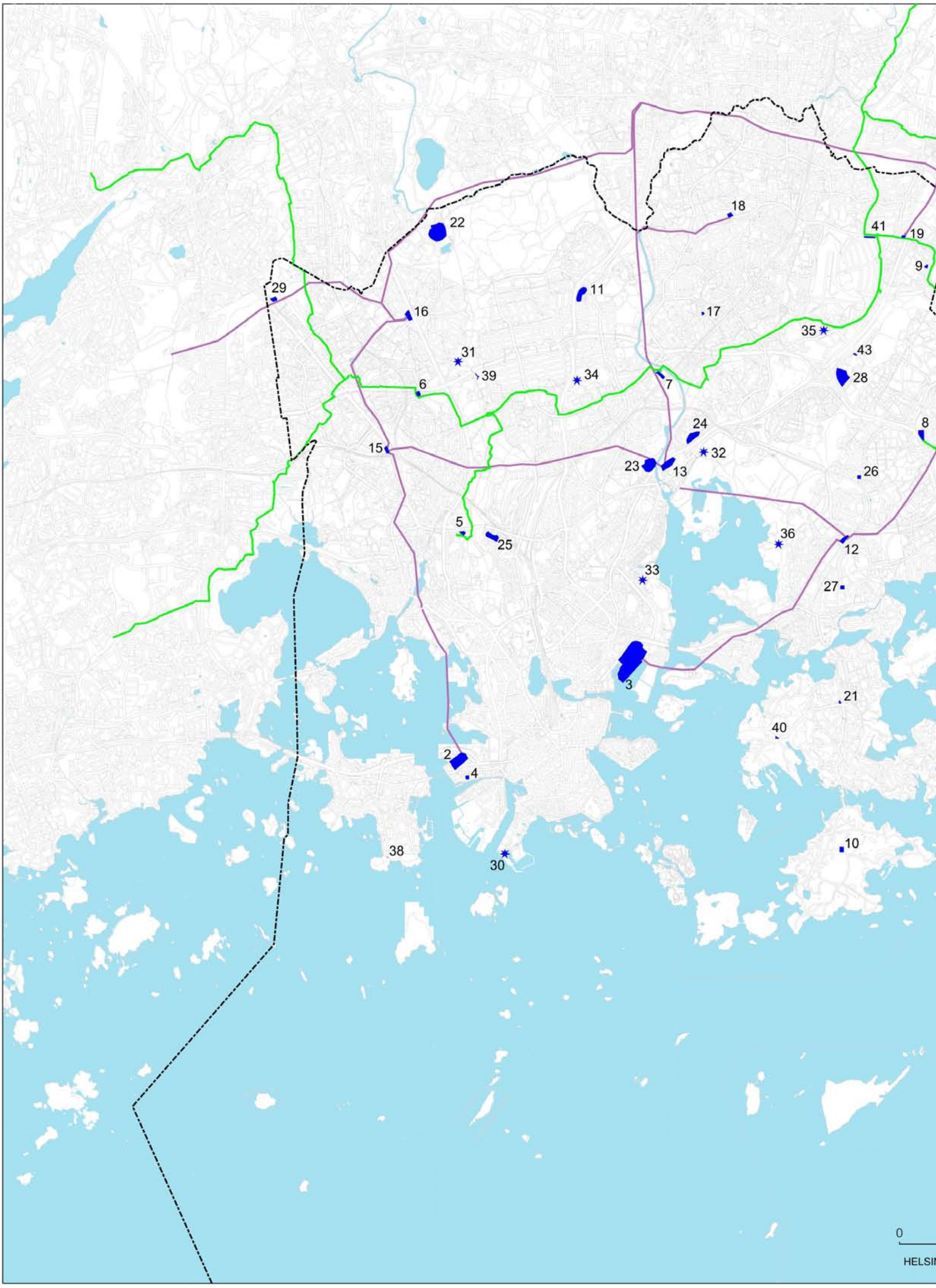
Merkittävimmät järjestelmätasoisiin yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin kohdistuvat jatkosuunnittelutarpeet ovat seuraavat:

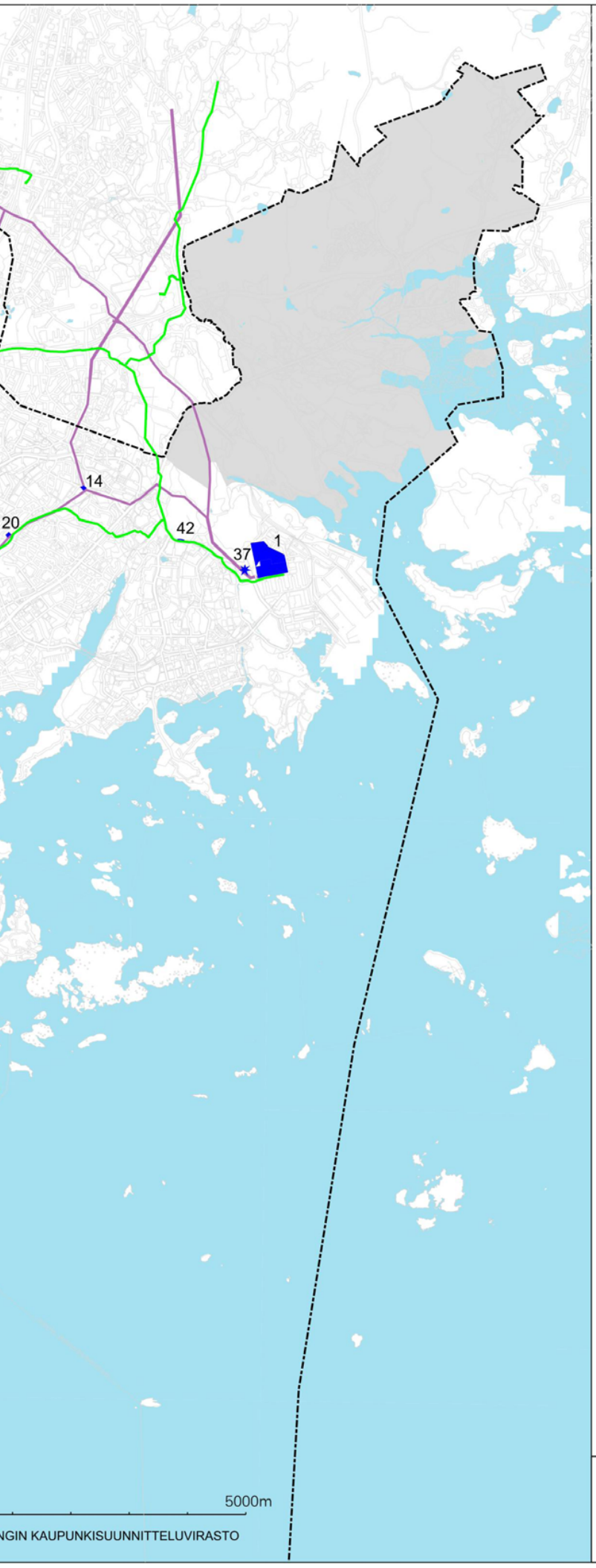
Korkeajännitteiset sähköilmajohdot

- Kulosaari – Herttoniemi -alueen bulevardisointi Itäväylällä
- Alppikylän lisärakentaminen
- Pukinmäen lisärakentaminen
- Veräjänmäen lisärakentaminen
- useiden kohteiden lisärakentaminen johtovälillä Viikinmäki – Pitäjänmäki
- Munkkivuori – Pitäjänmäki välin bulevardisointi Huopalahdentiellä
- bulevardisointi Vihdintiellä
- Kannelmäen pohjoisosan lisärakentaminen
- Tapaninkyläntien varren täydennysrakentaminen
- Herttoniemen täydennysrakentaminen Itäväylän ja Viikintien tuntumassa.

Korkeapaineiset maakaasujohdot

- Malmin ja Pukinmäen lisärakentaminen
- Pohjois-Haagan lisärakentaminen ja Vihdintien bulevardisointi
- Jokerivarren lisärakentaminen Oulunkylässä ja Maunulassa sekä Tuusulanväylän bulevardisointi.


22
18
41
19
9
29
11
16
17
35
43
31
39
34
7
28
6
24
8
15
32
23
13
26
5
25
36
12
33
27
3
21
40
2
4
38
30
10
0
HELSI



TEEMAKARTTA

YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO

Merkittävimmät nykyiset tilavaraukset

Helen

Voimalaitokset ja lämpökeskukset

1 Vuosaari
2 Salmisaari
3 Hanasaari
4 Kellosaari
5 Ruskeasuo
6 Lassila
7 Patola
8 Myllypuro
9 Jakomäki
10 Santahamina piirikeskus

Piirikeskus
11 Tuomarinkylä

Helen Sähköverkko Oy ja Fingrid Oyj

Kytkinasemat

12 Herttoniemi
13 Viikinmäki
14 Mellunmäki
15 Pitäjänmäki
16 Kannelmäki
17 Pukinmäki
18 Tapanila
19 Suurmetsä
20 Myllypuro
21 Laajasalo

Ilmajohto 110kV ja 400kV

HSY:n vesihuolto ja jätehuolto

22 Pitkäkosken vedenpuhdistamo
23 Vanhankaupungin vedenpuhdistamo
24 Viikinmäen jätevedenpuhdistamo
25 Ilmalan vesitornit ja tukikohta
26 Myllypuron vesitorni
27 Roihuvuoren vesitorni
28 Kivikon jätehuoltoalue
29 Konalan jätehuoltoalue

Gasum Oy ja Helen

Korkeapaineinen maakaasujohto

Rakennusvirasto lumen loppusijoituspaikka

30 Hernesaari
31 Maununneva
32 Viikki
33 Kyläsaari
34 Oulunkylä
35 Malmi
36 Herttoniemi
37 Vuosaari

Staran luonnonhoidon puutavaran terminaalivarasto

38 Lauttasaari
39 Pirkkola
40 Koirasaarentie
41 Suurmetsä
42 Niinisaarentie
43 Kivikko

Östersundom ei kuulu yleiskaava-alueeseen

HELSINGIN UUSI YLEISKAAVA

KAUPUNKIKAAVA

LUONNOS 25.11.2014

2.3 Kaavamääräykset ja niiden tulkinta

Yleiskaavalla tavoitellaan sekoittunutta kaupunkirakennetta kaikkialla kaupungin alueella. On kuitenkin selvää, että työpaikkoja ja palveluita ei ole kerrosalamäärältään yhtä paljon kuin asuntorakentamista, sen vuoksi toiminnallisesti sekoittuneet alueet painotetaan yleiskaavassa keskustoihin, joissa on hyvät liikenneyhteydet kaikilla kulkumuodoilla. Asuntovaltaisilla alueilla on kuitenkin mahdollista sijaita myös työpaikkoja ja palveluita. Lisäksi sijaintinsa ja/tai kaupunkikehityksen kannalta strategisesti tärkeät toimitila-alueet on ollut syytä edelleen merkitä toimitila-alueina.

Julkisten palvelujen ja hallinnon alueita ei kaavassa osoiteta erikseen. Kaavan keskustaverkko on suunniteltu siten, että niiden oletetaan sijoittuvan ensisijaisesti keskusta-alueille. Muilta osin ne sisältyvät pääkäyttötarkoitusmerkintään (esim. Asuntovaltainen alue). Samoin pienemmät puistot ja lähivirkistysalueet sekä yhdyskuntatekniset tilavaraukset sisältyvät laajemman alueen pääkäyttötarkoitusmerkintään. Tarkoituksena on jättää tässä kohdin mahdollisimman paljon joustoa asemakaavoitukseen.

Kantakaupunki erottuu omanlaisenaan kaupunkirakenteessa. Sen sisällä on hyvin erilaisia alueita jo nykyään. Erilaisuutta lisäävät uudet bulevardivarsien alueet, jotka tulee kaavoittaa tehokkaasti, jotta niiden käyttöönotto ylipäätänsä on taloudellisesti kannattavaa ja mahdollista. Nykyisen kantakaupungin alueella kantakaupunki -merkinnällä on merkitty mm. sellaisia virkistyksenkin kannalta merkittäviä alueita kuten Lapinlahden sairaala-alue tai hallinnon alueita kuten Kesäranta tai Mäntyniemi. Näitä alueita ei kuitenkaan ole tarkoitus muuttaa. Kantakaupunki-merkintä mahdollistaa edelleen hyvin erilaisia alueita niiden omista lähtökohdista käsin ja kulttuurihistorialliset arvot huomioon ottaen.

Suojelualueet, kuten luonnonsuojelualueet ja Natura-alueet, sisältyvät viher- ja virkistysaluemerkintään, mutta niiden yksityiskohtaiset rajaukset osoitetaan teemakartoilla ja ne tulee ottaa asemakaavoituksessa huomioon. Muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet sisältyvät niin ikään pääkäyttötarkoitusmerkintään ja esitetään erikseen teemakartalla.

Yleiskaavakarttaa tarkentavilla teemakartoilla, jotka liittyvät usein ko. teemaa koskevaan laajempaan kaavaselostuksen liiteraporttiin, esitetään lisäksi useita yksityiskohtaisempia ratkaisuja, joihin yleiskaava perustuu tai jotka antavat lisäinformaatiota selostuksen ja selostukseen liittyvien maankäyttösuunnitelmien ja selvitysten lisäksi. Tällaisia ovat mm. luonnonsuojelualueiden esittäminen teemakartalla, merellisiä toimintoja esittävä teemakartta jne.

Kaavakartta muodostuu 100mx100m:n ruuduista. Tarkoitus on korostaa yleiskaavan yleispiirteisyyttä. Ruutu kuvaa alueen pääasiallisen sisällön. Sisällön osalta ruutua ja sen kanssa samaa pääkäyttötarkoitusta olevia lähiruutuja tarkastellaan tarkoituksenmukaisella laajuudella useamman ruudun muodostamana ruutualueena. Tarkemmat rajaukset ratkaistaan asemakaavoituksella.

Uusi yleiskaava on mitoittava yleiskaava. Mitoituksen avulla pystytään ohjaamaan kaupungin rakentumista paremmin tavoitteellisesti ja sitä kautta mitoittamaan myös palveluverkko sekä suunnittelemaan ja aikatauluttamaan liikenneinvestoinnit parhaimmalla mahdollisella tavalla vastaamaan kasvavan kaupungin tarpeita. Lisäksi väestö- ja työpaikkaennusteet voidaan laatia täsmällisemmin, samoin kuin kaavan vaikutusarvioinnit. Mitoitus on esitetty rakentamistehokkuutena asuntovaltaisilla alueilla. Jotta yleiskaavan tavoitteellinen asemakaavavaranto on mahdollista saavuttaa, asemakaavat tulee laatia vähintään yleiskaavan mahdollistamalla keskimääräisellä tehokkuudella.

Mitoitus ohjaa rakentamistapaa. Jakoa pien- ja kerrostalovaltaisiin alueisiin ei uudessa yleiskaavassa enää esitetä. Matalin tehokkuusmerkintä asuntovaltaisilla alueilla tarkoittaa käytännössä nykyisten pientaloalueiden säilymistä. Uusia pientalotehokkuuksilla esitettyjä aluevarauksia on erittäin vähän. Tehokkainta rakentamista esitetään keskustoihin ja raideliikenteen pysäkkien ympäristöihin sekä kantakaupungin laajentumisalueille.

2.4 Yleiskaavan oikeusvaikutukset

Uusi yleiskaava valmistellaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana, ja se korvaa nykyisin voimassa olevan Helsingin Yleiskaavan 2002. Nykyinen, voimassa oleva Yleiskaava 2002 sai lainvoiman vuonna 2007.

Yleiskaava käsittää koko Helsingin alueen, lukuun ottamatta Östersundomin aluetta, jonne valmistellaan kuntien yhteistä yleiskaavaa. Uusien, juuri voimaan tulleiden ja valmisteilla olevien osayleiskaavojen osalta yleiskaava on toteava. Yleiskaavamääräyksen mukaan osayleiskaavat jäävät voimaan.

3 Yleiskaavan vaikutukset

Yleiskaavan vaikutusten arviointi perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL). MRL:n 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä kaavan ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Kaavoitukseen kuuluu sen eri tavoitteiden yhteen sovittavan luonteen vuoksi eri tekijöiden keskinäinen punninta myös vaikutusten arvioinnin avulla. Riittävällä vaikutusten arvioinnilla rajataan tarkasteltavat vaikutukset, selvitetään ympäristön nykytila ja arvioidaan vaikutukset ja niiden merkittävyys. Lisäksi arvioinnissa vertaillaan vaihtoehtoja sekä suunnitellaan, miten haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää. Selvitykset tulee kohdistaa MRL:n 5 §:n yleisten tavoitteiden ja yleiskaavan sisältövaatimusten täyttymiseen.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:ssä säädetään tarkemmin siitä, että kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus, aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Suunnitelman välittömät ja välilliset vaikutukset tulee asetuksen mukaan arvioida:

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

Yleiskaavaratkaisu edistää Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Kaavaselostuksen lopussa olevassa taulukossa on käyty läpi yleiskaavan suhde Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin.

Yleiskaavaa on tehty yhteistyössä ja rinnan Uudenmaan 2. ja valmisteilla olevan 4. vaihemaakuntakaavan kanssa. Yleiskaavan tavoitteet ovat yhteneväisiä myös valmisteilla olevan maakuntakaavan kanssa lukuunottamatta Melkkiä ja Ramsinniemeä. Muilta osin yleiskaavaratkaisu toteuttaa ja täsmentää Helsingin alueella maakuntakaavoituksen tavoitteita. Melkki on Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa osoitettu Puolustusvoimien alueeksi, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta. Ramsinniemi on pääosin virkistysaluetta, (Rastasniemessä on luonnonsuojelualuemerkintä). Sekä 2:n että 4:n vaihemaakuntakaavan aikatähtäin on kuitenkin lyhyempi kuin yleiskaavan aikatähtäin. Melkin ja Ramsinniemen kaavoittaminen asuinkäyttöön voidaan nähdä pitemmän aikavälin maankäyttövarauksena.

Yleiskaavan suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja Uudenmaan maakuntakaavaan on käsitelty luvussa 8.4.

Yleiskaavaratkaisu toteuttaa myös Visio 2050:ssä määriteltyjä strategisia tavoitteita ja kaupunkikehityksen suuntaa niin, että visiossa esitettyjä tavoitteita on tarkennettu ja konkretisoitu yleiskaavatyössä.

Yleiskaavan valmistelun aikana arviointityö on kulkenut rinnan kaavan valmistelun kansa. Vaikutusten arviointia on tehty sekä suunnittelutyön yhteydessä että viranomaisyhteistyössä. Vaikutuksia on siten otettu huomioon samalla, kun kaavan valmistelu etenee ja eri suuntaan vaikuttavien vaikutusten välillä on etsitty yhteisvaikutuksiltaan parasta suunnitteluratkaisua.

Seuraavissa kappaleissa kuvataan kaavaluonnosvaiheessa arvioituja vaikutuksia. Joistakin vaikutusarvioinneista on laadittu erilliset raportit, joiden pohjana on Helsingin alueelle yleiskaavan vision 2050 painopistealueiden ja yleiskaavaluonnoksen pohjaksi laadittujen maankäyttösuunnitelmien pohjalta nopeimman kasvuskenaarion mukainen väestö paikkatietona. Raportit ovat kaavaselostuksen liitteinä alla olevan luettelon mukaisesti:

- Luontovaikutusten arviointi, (Ramboll Oy)
- Natura-arviointi - alustavia suuntaviivoja, (Ramboll Oy)
- Yleiskaavan ilmastovaikutusten arviointi
- Kaupunkibulevardien tavoitelähtöinen vaikutusten arviointi, (WSP Oy)
- Kaupallisten vaikutusten arviointi, (FCG Oy)
- Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset
- Yleiskaavaluonnoksen KARVI-arviointi
- Yleiskaavan mukaisen raideliikenneverkon vaikutukset alueiden saavutettavuuteen

Vaikutusten arviointityö on haluttu käynnistää jo varhaisessa vaiheessa, sillä yleiskaavan vaikutusten arviointityö on hyvin laaja kokonaisuus. Vaikutusten arviointityötä tullaan täydentämään tarpeen mukaan ehdotusvaiheessa. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten arviointien lisäksi on tehty myös luonnonsuojelulain mukainen alustava Natura-arviointi (liite), jota tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

3.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

3.1.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja eheytymiseen

Yleiskaavaratkaisun vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja eheytymiseen ovat pääosin positiivisia. Merkittävä rakentaminen Helsingissä lyhentää matkojen pituuksia ja ohjaa niiden suuntautumista kestäviin kulkumuotoihin. Kun asunnot sekä työ- ja harrastuspaikat sijaitsevat lähellä toisiaan, kaupunkituottavuus kasvaa ja liikkuminen helpottuu.

Helsingin seudun asukasluku on kasvanut tasaisesti viimeiset 35 vuotta – riippumatta siitä, kuinka paljon Helsinkiin on kulloinkin rakennettu. Helsingin tekemät kaavoituspäätökset eivät siis määritä koko seudulle suuntautuvan kasvun määrää, vaan osoittavat lähinnä kuinka suuri osa pääosin keskustahakuisesta muuttoliikkeestä sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle Helsinkiin. Asettamalla korkean väestönkasvutavoitteen yleiskaavan lähtökohdaksi on Helsinki mitä suurimmassa määrin vaikuttamassa seudun yhdyskuntarakenteen kestävän kehitykseen.

Yleiskaavassa esitetään keskuksien kehittämistä keskustoiksi. Tämä tarkoittaa monien asemanseutujen merkittävää täydennysrakentamista, mikä eheyttää yhdyskuntarakennetta selvästi. Kantakaupungin laajentaminen tuo tiiviin ja palvelutarjonnaltaan runsaan keskusta-asumisen entistä useamman ulottuville ja samalla mahdollistaa tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän rakentamisen.

Seudun keskuskaupunkina Helsingin merkitys kestävien kulkumuotojen kehityksessä on suuri, sillä tehokas yhdyskuntarakenne vaatii tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän. Pääkaupunkiseudun muiden kuntien yhdyskuntarakenteen eheytyminen on mahdollista vain, mikäli Helsingin sisällä joukkoliikennejärjestelmä on tehokas ja nopea ja kytkeytyy toimivalla tavalla muiden kuntien joukkoliikennelinjastoihin. Yleiskaavassa esitetyn pikaraitiotiejärjestelmän rakentamisen edellytyksenä on maankäytön merkittävä lisääminen kaupunkibulevardien varsilla, jotka nykyään ovat pääosin moottoritiemäisten väylien suoja-alueina. Ilman käyttäjiä eivät raideliikenneinvestoinnit ole perusteltuja. Näin ollen yhdyskuntarakenteen tiivistäminen kaupunkibulevardien varsilla on joukkoliikenneinfrastruktuurin merkittävän parantamisen edellytys. Ja vastaavasti kaupunkibulevardeja ei voida toteuttaa kyllin tehokkaina, ellei joukkoliikennejärjestelmä ole palvelutasoltaan korkea.

Kaupunkibulevardit

Yksi tärkeimpiä Yleiskaavaratkaisun yhdyskuntarakenteen hajautumista estäviä ratkaisuja on maankäytön tehostaminen mahdollistamalla moottoritiemäisten alueiden muuttaminen urbaaniksi kaupunkitilaksi.

Moottoritiet ja moottoritiemäiset väylät vievät valtavasti tilaa ja erottavat kaupunginosia tai saman kaupunginosan eri alueita tosistaan vaikuttaen palveluiden saavutettavuuteen jopa alueiden eriarvoistumiseen. Tämän lisäksi maa-alaa hukkautuu aivan kantakaupungin reunalla liikenteen lievealueisiin, joita ei voi hyödyntää kaupunkirakentamiseen eikä virkistykseen.

Nykymalleja on lähdetty kyseenalaistamaan viime aikoina. Seudun kasvaessa nykyisillä järjestelyillä liikenne ruuhkautuu entistä enemmän, jos mitään toimenpiteitä ei tehdä. Autoilun hinnoittelu jouduttaneen lähivuosina joka tapauksessa ottamaan käyttöön.

Uudet teknologiat ja uudet konseptit, kuten liikkuminen palveluna ja työnteon muuttuminen, saattavat muuttaa maailmaa nopeammin kuin oletammekaan. Autoteollisuus on kehittämässä tällä hetkellä robotiikkaa, tietotekniikan sovellukset ovat osa sujuvaa liikkumista jo nyt. Nämä saattavat muuttaa liikkumisen tapoja hyvinkin merkittävästi, mutta niiden vaikutuksia tai yhteisvaikutuksia on mahdoton mallintaa nykylähtökohdista. Liikkumistarvetta merkittävästi vähentäviä uusia teknologioita tarkasteltiin jo yleiskaavan vision liiteraportissa Automaattisen liikenteen metropolivisio (Sovelto Oy). Mielenkiintoisen lisän keskusteluun tuo Risto Linturin ja Ossi Kuittisen Liikennevirastolle laatima selvitys, joka jatkaa Sovelto Oy:n raportin tematiikkaa robottiliikenteestä ja esimerkiksi uusien teknologioiden mahdollistamista uusista tavoista tehdä työtä (Liikenneviraston selvityksiä 42/2014).

Perinteiset vaikutusarvioinnit lähtevät nykytilanteesta ja nykytilanteessa käytössä olevista teknologioista, lainsäädännöstä ja lähtökohdista. Nykymalleilla ei ole mahdollista mallintaa pitkällä aikavälillä tapahtuvaa, näin suurta kaupunkirakenteellista muutosta. Ei ole myöskään olemassa malleja, joilla saataisiin kattavasti kaikki yhteisvaikutukset selvitettyä. Liikenteen laskenta- ja arviointimallit ovat kehittyneet pisimälle, mutta ne keskittyvät pääsääntöisesti laskennallisten

Näkymiä kaupunkibulevardeilta. (3dRender)

aikasäästöjen kustannusvaikutuksiin, jotka tiiviissä kaupunkirakenteessa voidaan kyseenalaistaa. Laskentamallit lähtevät myös nykylähtökohdista olettaen, että kehitys jatkuu samansuuntaisena pitkälle tulevaisuuteen. Tämän vuoksi laadittiin tavoitelähtöinen vaikutusarviointi, jossa oletettiin vuonna 2050 yleiskaavan mahdollistama kaupunkirakenne toteutuneeksi ja etsittiin keinoja, millä siihen voitaisiin päästä.

Kaupunkibulevardien tavoitelähtöinen vaikutusten arviointi -raportissa (liite) on tarkasteltu tavoitelähtöisesti erityisesti kaupunkibulevardien toteuttamisen vaikutuksia. Selvityksen toteutuksesta vastasi WSP Finland Oy. Moottoritiemäisten sisääntuloteiden muuttaminen kaupunkibulevardeiksi Kehä I:n sisäpuolella mahdollistaa merkittävän maankäytön lisäyksen nykyisille liikennealueille ja niiden suojavyöhykkeille.

Vaikutusarvioinnissa on verrattu kahta vaihtoehtoa: perusmallia, joka pohjautuu HLJ 2015 mukaiseen tilanteeseen ja tilanteeseen, jossa kaupunkibulevardiratkaisu on toteutunut. Molemmissa malleissa on oletuksena mm., että seudulla on tieliikenteen hinnoittelu käytössä.

Selvityksen keskeisiä johtopäätöksiä ovat:

1. Bulevardit tukevat yleiskaavan tavoitteiden toteutumista mahdollistaen kantakaupungin laajentumisen ja nykyisten esikaupunkikeskustojen kehittämisen parantamalla niiden keskinäistä saavutettavuutta.

2. Elinkeinoelämä hyötyy bulevardeista. Bulevardiskenaario synnyttää mm. agglomeraatioedun kautta liiketoimintaedellytyksiä erityisesti palvelualoille ja urbaaneille kasvuyrityksille sekä ns. uudelle taloudelle.

3. Kaupungin talous hyötyy kaupunkibulevardeista. Bulevardit palveluineen nostaisivat todennäköisesti myös niiden lähiympäristössä nykyisin olevien kiinteistöjen arvoa.

4. Matka-aika henkilöautolla ympäristökunnista kantakaupunkiin kasvaa 1-3 minuuttia sujuvan liikenteen aikaan alempien nopeusrajoitusten ja tasoliittyminen vuoksi.

5. Kehä III:n ympäristö hyötyy bulevardeista. Suurin seudullinen heijastusvaikutus kohdistuu Vantaan Veromieheen ja Aviapoliksen alueeseen. Siellä autoliikenteen saavutettavuus suhteessa väestöön ja työpaikkoihin seudulla paranee.

6. Bulevardien jatkosuunnittelulle on edellytykset. Bulevardit eivät aiheuta pelättyä liikennekaaosta tai heikennä merkittävästi keskustan saavutettavuutta kunhan autoliikenteestä poistuva kapasiteetti korvataan joukkoliikenteen lisääntyvällä palvelulla sekä täydentämällä laadukasta kävelyn ja pyöräilyn verkkoa.

7. Bulevardien myötä Pohjois-Pasilasta muodostuu Helsingin "Pasila 4.0". Kantakaupunki kasvaa Pasilan ohi, eli Pohjois-Pasilaa ympäröi monipuolisempi yhdyskuntarakenne, mikä asettaa Pasilan aivan uuteen merkitykseen kaupunkirakenteessa.

3.1.2 Vaikutukset liikenteeseen ja eri liikennemuotojen kehittämisedellytyksiin

Yleiskaavan mukainen liikennejärjestelmä ja sitä tukevat toimenpiteet mahdollistavat sujuvan liikkumisen Helsingissä, jossa asukasmäärä on kasvanut merkittävästi. Yleiskaavan liikennejärjestelmän lähtökohtana on, että entistä parempi kestävien kulkumuotojen palvelutaso, tiiviimpi kaupunkirakenne sekä liikenteen hinnoittelun uudistaminen vaikuttavat liikkumistottumuksiin nykyisten ja ennustettujen trendien lisäksi.

Autonomistuksen kasvu taittuu seuraavien vuosikymmenien aikana, kun liikkumispalvelut ja tehostunut joukkoliikenne vähentävät autonomistuksen tarvetta. Ruuhkamaksujärjestelmä otetaan käyttöön, ja henkilöautoilun pysäköinnin hinnoittelu nostetaan lähemmäs pysäköinnin toteuttamisesta syntyviä kustannuksia. Näiden muutosten sekä yleiskaavan liikennejärjestelmän toteuttamisen seurauksena joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousee merkittävästi autoilun kulkutapaosuutta suuremmaksi. Samalla kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet kasvavat selvästi nykytilanteeseen verrattuna.

Uudet joukkoliikenneyhteydet, kaupunginosien väliset katuyhteydet ja kaupunkibulevardialueiden täydentyvä katuverkko mahdollistavat lyhyemmät ja suoremmat matkat. Erityisesti raideliikenneverkon laajentaminen tuo aikasäästöjä ja tehostaa joukkoliikennettä. Pisararata, metron jatkeet itään ja länteen sekä kattava pikaraitiotieverkko mahdollistavat bussiliikenteen vähentämisen keskustasta. Keskustasta vapautuu enemmän tilaa kävelylle ja pyöräilylle, jolloin olosuhteita voidaan kehittää miellyttävämmiksi. Raideverkon laajuus ja muoto tarkentuvat yleiskaavan ehdotusvaiheessa laadittavien raideliikenteen kysyntäarvioiden ja teknisten toteutusmahdollisuuksien perusteella.

Tie- ja katuverkon kehittämistoimenpiteet sujuvoittavat autoilua. Kehä I:n ja Itäväylän välinen maanalainen yhteys vähentää autoliikennettä Kehä I:n itäpäässä ja Itäväylällä välillä Viikintie – Kehä I sekä Myllypurontiellä ja Viikintien länsiosalla. Uuden Malmin eritasoliittymän rakentamisen yhteydessä tehtävät ramppijärjestelyt parantavat merkittävästi Lahdenväylän sekä Kehä I:n ja Porvoonväylän liittymien välityskykyä.

Uusien rakentamisalueiden käyttöönotto yleiskaavan mukaisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrella mahdollistaa uusien alueiden suunnittelun liikennemuotojen priorisointijärjestystä noudattaen. Uusilla alueilla kävelyn ja pyöräilyn laadukkaat olosuhteet sekä tehokkaat joukkoliikenneyhteydet voidaan ottaa suunnittelun lähtökohdaksi, jolloin kestävän liikkumisen edellytykset paranevat.

Sisääntuloväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi heikentää autoilun sujuvuutta, mutta edistää kestävää liikkumista tiivistämällä kaupunkirakennetta ja lyhentämällä siten matkoja. Ruuhkamaksut ja pysäköinnin hinnoittelun tarkistaminen vaikuttavat autonomistukseen ja edelleen Helsingin autoliikennemääriin suuresti, eikä liikenne ruuhkaudu merkittävästi nykyiseen verrattuna edes kaupunkibulevardeilla. Bulevardeille toteutettavat suurikapasiteettiset joukkoliikenteen runkolinjat tukevat tiivistämistä. Matkojen lyhentyessä nopeustason lasku ja autoilun kapasiteetin pienentyminen eivät merkittävästi kasvata matkustamiseen käytettyä aikaa. Helsingin kantakaupungin ja esikaupunkialueiden houkuttelevuuteen matkojen kohteina yleiskaavaan sisältyvät muutokset eivät juuri vaikuta. Ainoastaan kulkutapojen välinen työnjako muuttuu oleellisesti.

Moottoriväylien korvaaminen kaupunkibulevardeilla edellyttää liikenneturvallisuuden erityistä huomioon ottamista. Liittymien muuttaminen tasoliittymiksi parantaa kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuutta, mutta voi heikentää turvallisuutta, minkä

takia ajonopeuksiin ja risteysjärjestelyihin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Kaupunkibulevardeja ympäröivä katuverkko tulee suunnitella kokonaisuutena, jotta autoliikenteen virrat eivät kuormita alempiasteista verkkoa.

Joukkoliikenne kaupunkibulevardeilla hidastunee nykyisiin nopeisiin esikaupunkien bussilinjoihin verrattuna, koska nopeusrajoitukset ovat kaupunkibulevardeilla alhaisempia ja bulevardien varsien maankäytön palveleminen lisää pysähtymistarvetta. Eritasoliittymien korvaaminen tasoliittymillä hidastaa lähtökohtaisesti joukkoliikennettä, mitä kompensoidaan riittävillä etuusjärjestelyillä. Pitkät joukkoliikennematkat ohjataan pääsääntöisesti raskaaseen raideliikenteeseen, jonka nopeus ei riipu tie- ja katuverkon ratkaisuista.

Kaupunkibulevardeja koskeva tavoitelähtöinen vaikutustenarviointi on kaavaselostuksen liitteenä (WSP Oy).

3.1.3 Vaikutukset palveluverkkoon ja keskustojen kehitykseen

Yleiskaava 2002:n keskustoihin verrattuna uuden yleiskaavan palveluverkko on pääpiirteissään nykyistä täydentävä. Isoimmat keskusta-alueet ovat samat: Ydinkeskusta, Itäkeskus, Malmi, Herttoniemi, Vuosaari, Myllypuro, Viikki, Käpylä ja Oulunkylä. Näiden lisäksi uudessa yleiskaavassa Kannelmäki nousee isoimpien keskustojen joukkoon. Kantakaupunki laajenemisalueineen on myös keskusta-aluetta, joten keskusta-alueet laajenevat merkittävästi Yleiskaava 2002:n verrattuna.

Lähikeskustat ovat myös pääasiassa olemassa olevia palvelujen sijainteja, mutta niitä ei ole aikaisemmin osoitettu yleiskaavassa. Myös joidenkin vanhojen asemanseutujen täydentäminen ja kehittäminen lähikeskustoiksi tuo lisää lähikeskustoja Yleiskaava 2002:een verrattuna. Näitä ovat mm. Puistolan, Tapanilan sekä Mellunmäen ja Malminkartanon asemanseudut. Kokonaan uusia lähikeskustoja ovat mm. Torpparinmäki, Tapaninkylä ja Roihupelto.

Yleiskaavassa ei ole erikseen osoitettu varauksia hallinnon ja julkisten palvelujen alueille. Yleiskaava kuitenkin mahdollistaa palvelurakentamisen kaikilla keskustatoimintojen alueilla ja asuntovaltaisiksi merkityillä alueilla.

Kaupan näkökulmasta uusi yleiskaava jäsentää keskusverkkoa ja kaupan palveluverkkoa. Kaavaselostuksen liitteenä olevassa kaupallisten vaikutusten arvioinnissa (liite) on yleiskaavan vaikutukset kaupan palveluverkon kehitykseen ja tavoiteltuun keskusverkkoon. Arvioinnissa painotetaan yleiskaavan kauppaa koskevien ratkaisujen (keskustatoimintojen alueet ja kaupan alueet) muodostamaa kokonaisuutta. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa painottuu maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavaa koskevien sisältövaatimusten (MRL 39 §) ja vähittäiskauppaa koskevien sisältövaatimusten (MRL 71b §) toteutumisen arviointi.

Vaikutusten arvioinnissa keskitytään kaupan palvelurakenteeseen, alue- ja yhdyskunta-rakenteeseen sekä palvelujen saavutettavuuteen ja liikkumiseen kohdistuviin vaikutuksiin.

Kaupan sijoittumista voidaan ohjata yleiskaavan aluevarauksilla ja kaavamääräyksillä. Yleiskaavan tehtävä on ohjata kaupan palveluverkon kokonaisuutta ja luoda kaupalle mahdollisimman hyvät toiminta- ja kehitysedellytykset osana toimivaa ja kestävää yhdyskuntarakennetta. Helsingin yleiskaavassa tavoitteeksi on asetettu kaupan toimintojen sijoittaminen pääosin keskustoihin maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden mukaisesti.

Selvityksessä on arvioitu yleiskaavan kauppaa koskevien ratkaisujen vaikutukset:

- suhteessa tavoitteisiin
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen
- liikenteeseen
- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön
- elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailuun

Kaupallisten vaikutusten arvioinnin keskeisten tulosten mukaan yleiskaava vahvistaa keskustojen asemaa kaupan sijaintipaikkana ja luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen ja kestävän kaupan palveluverkon kehitykselle. Kaava luo edellytykset alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitykselle, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja palvelut saavutettavissa myös kestävillä kulkumuodoilla. Yleiskaavan mukaan vähittäiskaupan suuret yksiköt (yli 2000 k-m^2) sijoittuvat keskusta-alueille (liike- ja palvelukeskustat, kantakaupungin alue ja lähikeskustat). Merkitykseltään seudullisille tilaa vaativan kaupan yksiköille on alueet Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa.

Yleiskaava luo edellytykset Helsingin ydinkeskustan, seudullisten keskustojen ja lähikeskustojen kaupallisen vetovoiman vahvistumiselle ja kaupan palvelutarjonnan lisäämiselle ja monipuolistamiselle. Yleiskaavan kauppaa koskevat ratkaisut vahvistavat Helsingin ydinkeskustan ja sitä kautta koko Helsingin valtakunnallista asemaa, mutta luovat edellytykset myös seudullisten keskustojen ja kaupunginosakeskustojen kaupallisen aseman vahvistumiselle kaupungin sisällä ohjaamalla vähittäiskauppaa keskusta-alueille. Jotta tavoite voisi myös käytännössä toteutua, on kuitenkin huolehdittava siitä, että keskusta-alueilla on riittävästi kilpailukykyisiä liikepaikkoja ja että ne vastaavat myös kaupan toimijoiden asettamiin toiminnallisiin edellytyksiin. Yleiskaava antaa myös hyvät yleispiirteiset edellytykset kestävien kulkutapojen edistämiseen, sillä kaupalliset palvelut sijoittuvat hyvin asutuksen lähelle. Varsin paljon riippuu kuitenkin tarkemman tason suunnittelun ratkaisuista, miten yleiskaavan ratkaisut toteutuvat.

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole määritelty keskusta-alueiden eikä tilaa vaativan kaupan alueiden vähittäiskaupan enimmäismitoitusta. Vaikutusarviointiraportin mukaan yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulisi harkita, ovatko kaavamääräykset riittävä keino ohjata keskusverkon tasapainoista kehitystä ja turvata kestävän ja alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitys vai onko yleiskaavassa tarpeen määritellä keskusta-alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus. Yleiskaavan tavoitteena on kuitenkin mahdollistaa hyvät palvelut ja kattava palveluverkko koko kaupungissa. Keskusta-alueiden kehittymistä ei haluta rajoittaa. Kaikkia keskusta-alueita koskevissa kaavamääräyksissä todetaan, että erityisesti päivittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittumisen osalta lähtökohtana tulee kuitenkin olla pääosin paikallinen ostovoima ja suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteeseen. Keskustojen vaikutusalueiden ostovoimaan ja sen kasvuun perustuvien enimmäismitoitusten haasteena on kaupungin ulkopuolelta Helsinkiin suuntautuvan ostovoiman tuoma liiketilan lisätarve. Tämä koskee erityisesti ydinkeskustaa ja suurimpia seututason keskustoja.

Kaupan rakentamisen ohjaaminen ei ole pelkästään yleiskaavan tehtävä, vaan kauppaa ohjataan myös sen jälkeisillä muilla rakentamisen edellytyksenä olevilla päätöksillä. Näiden päätösten tulee olla yhdensuuntaisia yleiskaavan yhteydessä

tehtävien linjausten kanssa, jotta kaupan kehitykselle asetetut strategiset tavoitteet voidaan saavuttaa. Jatkosuunnittelussa kaupan hankkeet tulee aina arvioida osana kokonaisuutta siten, että turvataan alueellisesti tasapainoisen kaupan palveluverkon kehitys.

3.1.4 Vaikutukset saavutettavuuteen

Saavutettavuus näkyy kaupunkilaisten arkielämässä vahvasti. Merkittävä osa yhteiskunnan vuorovaikutuksesta pohjautuu toimivaan saavutettavuuteen. Asukkaiden ja yritysten tulee saavuttaa tarvitsemansa toiminnot tavalla tai toisella ja mitä helpompaa näiden toimintojen saavuttaminen on, sitä paremmat edellytykset tarjoutuvat monipuoliselle elämälle. Saavutettavuus ei ole maankäytön suunnittelusta irrallaan oleva asia, vaan tehdyillä suunnitteluvalinnoilla voidaan merkittävästi vaikuttaa siihen. Kestävän kehityksen aikakaudella keskeiseen asemaan nousee saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla – kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä – joiden parantamiseen kaupunkisuunnittelun tulee tähdätä yhä voimakkaammin.

Yleiskaavan aiemmissa selvityksissä on tarkasteltu pääkaupunkiseudun saavutettavuutta eri tasoilla. Tutkimusten keskeisenä tuloksena on ollut henkilöautosaavutettavuuden ylivoimaisuus joukkoliikenne- ja pyöräilysaavutettavuuteen verrattuna. Saavutettavuus henkilöautolla on erinomainen lähes koko pääkaupunkiseudulla. Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja pyörällä sen sijaan vaihtelee huomattavasti alueiden kesken ja on ydinalueiden ulkopuolella pääosin heikkoa.

Nykyisellään joukkoliikennesaavutettavuus ei ole kilpailukykyinen henkilöautosaavutettavuuden kanssa, mihin vaikuttaa muun muassa tehokkaiden poikittaisyhteyksien puute. Saavutettavuus joukkoliikenteellä näyttäytyy pääosin sitä parempana, mitä paremmat yhteydet alueelta on kantakaupunkiin, johtuen kantakaupungin ylivoimaisesta työpaikka- ja palvelutarjonnasta. Pyöräily näyttäytyy kilpailukykyiseltä suhteessa joukkoliikenteeseen, johtuen pääosin pyöräilyn joustavuudesta sekä aikatauluriippumattomuudesta. Tutkimusten mukaan kestävän saavutettavuuden kilpailukykyä voidaan parantaa pääkaupunkiseudulla tiivistämällä yhdyskuntarakennetta, kehittämällä poikittaisliikennettä ja linkittämällä työpaikka-, väestö-, ja palvelukeskittymiä paremmin toisiinsa. Kestävää saavutettavuutta on mahdollista parantaa myös yhdistämällä eri kulkumuotoja paremmin toisiinsa esimerkiksi pyöräpysäköintiä kehittämällä tai kaupunkipyöräjärjestelmän perustamisella.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on laskenut pääkaupunkiseudulla 60-luvulta lähtien ja henkilöautolla tehdään tällä hetkellä suurin osa pääkaupunkiseudun matkoista. Tällainen kehitys ei voi jatkua. Kulkumuotojakaumaan on vaikutettava aktiivisesti, koska henkilöautoilun kasvu samassa suhteessa asukasluvun kanssa tarkoittaisi Helsingin katuverkon kapasiteetin nopeaa ylittymistä ja täten merkittävää ruuhkautumista. Väestön kasvu tulee ohjata kestäviin kulkumuotoihin (liikkumisen kehittämisohjelma 2013), minkä varmistamiseksi kilpailukykyisen joukkoliikenteen rakentaminen on oleellisen tärkeää.

Uudessa yleiskaavassa korostetaan kestävää yhdyskuntarakennetta. Kaupungista saadaan ekotehokkaampi tiivistämällä sen rakennetta. Samalla liikenteen päästöjä voidaan minimoida tekemällä joukkoliikenteestä houkuttelevaa, kannattavaa ja koko kaupungin kattavaa. Tilaa kaupungin kasvulle otetaan tiivistämällä olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja mm. muuttamalla nopeaan liikkumiseen suunnitellut sisääntuloväylät kaupunkibulevardeiksi. Kun kaupunkirakenne kaupunkibulevardien

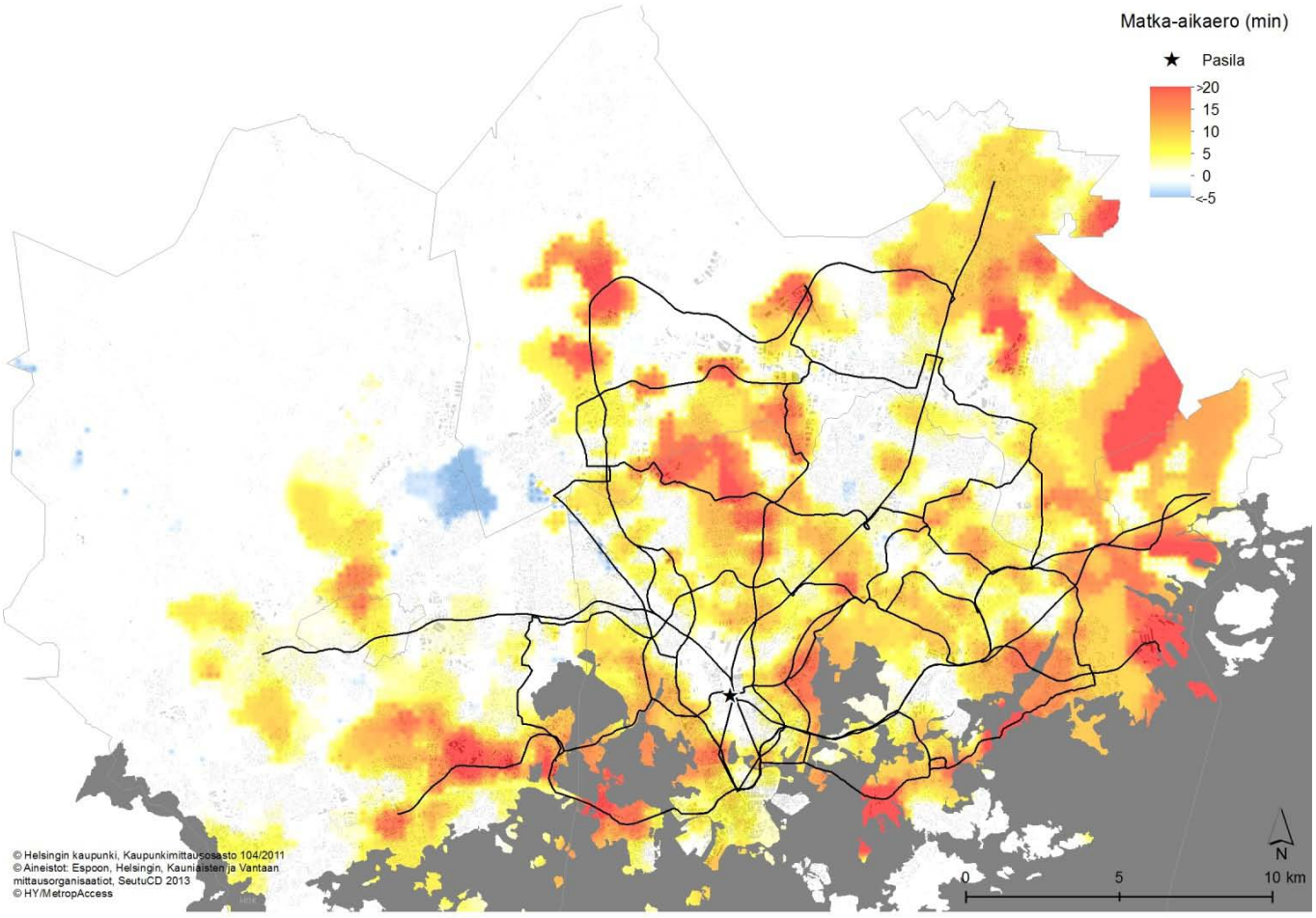
varsilla tiivistyy, tulee näihin käytäviin rakentaa nopeita ja tehokkaita pikaraitioteitä. Säteittäisten pikaraitioteiden lisäksi tarvitaan poikittaisia pikaraitioteitä yhdistämään merkittävästi tiivistyvät kaupungin muut asutus- ja työpaikkatihentymät toisiinsa.

Yleiskaavan raidelinjaston vaikutuksia joukkoliikennesaavutettavuuteen on tutkittu osana yleiskaavaprosessia. Selvityksen keskeisin tulos on, että yleiskaavan mukaisen raideliikennejärjestelmän rakentaminen parantaisi keskeisten alueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä merkittävästi. Vaikutukset ovat pääkaupunkiseudun laajuisia. (Liite: Yleiskaavan mukaisen raideliikenneverkon vaikutukset alueiden saavutettavuuteen).

Malmin, Viikin, Haagan, Helsingin keskustan ja Pasilan saavutettavuuksien suhteelliset erot vuosina 2013 ja 2050 puolen tunnin ja 45 minuutin ajassa.

	Malmi		Viikki		Haaga		Keskusta		Pasila	
Vuosi	2013	2050	2013	2050	2013	2050	2013	2050	2013	2050
% seudun asukkaista saavuttaa ajassa **30** min	30	37	26	34	18	34	29	47	32	44
% seudun asukkaista saavuttaa ajassa **45** min	69	71	59	66	50	68	73	82	71	76

Kartta. Kaikkien yleiskaavan raidelinjojen vaikutus Pasilan seudulliseen saavutettavuuteen. (Hanna Käyhkö)



Yleiskaavan raideliikenneverkko on suunniteltu kulkemaan nyt tai tulevaisuudessa merkittävien keskustojen kautta yhdistäen ne toiminnallisesti toisiinsa. Selvityksen mukaan yleiskaavan raideverkostot parantavat koko seudun saavutettavuutta. Matka-ajat tärkeisiin keskustoihin nopeutuvat merkittävästi ja näiden suhteellinen saavutettavuus paranee. Erityisesti ydinkeskustan, Pasilan ja Haagan liikenneympyrän alueen saavutettavuus nopeutuu huomattavasti. Koska kaupunkiseutu myös kasvaa merkittävästi, saavuttaa tietyssä ajassa kunkin alueen entistä enemmän ihmisiä entistä nopeammin.

Pyöräilyn laatukäytäväverkoston toteuttaminen parantaa polkupyöräsaavutettavuutta merkittävästi. Liikenneväylien estevaikutusta pienentämällä ja keskustojen kävely-ympäristöjä parantamalla kohenee eri alueiden saavutettavuus myös kävellen.

3.1.5 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Yleiskaavan mukaan kaupunki kasvaa ja tiivistyy rajojensa sisällä, jolloin kasvaa myös tarve tuottaa erilaisia teknisen huollon palveluita. Kaupungin maankäyttötoimintojen tiivistäminen merkitsee huollon näkökulmasta tilanpuuteristiriidan todennäköisyyden kasvamista. Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toimet sopivat yhä huonommin muiden maankäyttötoimintojen läheisyyteen. Tilanpuute saattaa johtaa huoltopalveluiden siirtymiseen kauemmaksi varsinaisen huoltotarpeen alueellisesta sijaintipaikasta. Näiltä osin huolto seutuistuu ja sen sisäinen kaupunkirakenne hajaantuu. Alueellisesti laajasti toteutettu ja fyysistä infrastruktuuria vaativa huolto edellyttää kasvavia panostuksia huollon käyttövarmuuteen ja poikkeusolojen hallintaan. Keskittyminen lisää järjestelmätasoisen pitkän tähtäimen suunnittelun tarvetta ja jo nykyisin tällä tavalla toteutetun huollon keskuslaitosten kapasiteetin varmistamista.

Tiivistyvässä kaupungissa varsinaisen huoltotarpeen läheisyydessä huolto siirtyy enenevässä määrin maan alla tehtäväksi. Huoltoketjussa yli jäävän materiaalin hyödyntämispotentiaalin selvittämisen ja koneellisen hoidon tarve kasvavat. Tältä osin huollon infrastruktuurin nykyistä kalliimmaksi tulemisen todennäköisyys kasvaa. Huollon toteuttamista koskevien kitkatekijöiden todennäköisyys kasvaa, jolloin huollon tuottaminen muuttuu entistä haastavammaksi ja tapauskohtaisemmaksi.

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

Helsingin ja seudun kasvaminen ja tiivistyminen johtavat myös tarpeeseen tarkastella uusia teknisen huollon rahoitusratkaisuja ja seudullisia toimimis- ja toteuttamismalleja.

Yleiskaava luo edellytykset ottaa teknisen huollon alueiden sekä johtojen ja kaapeleiden aluetarpeet huomioon yleiskaavan jälkeisessä jatkosuunnittelussa.

3.2 Vaikutukset luontoon, virkistykseen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön

3.2.1 Vaikutukset luontoon, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin, luontoarvojen kannalta merkittäviin aluekokonaisuuksiin ja viherrakenteeseen

Viherrakenteen keskeisimmät osat voidaan säilyttää ja verkostomaisuutta voidaan kehittää kaupunkirakenteen sisällä. Viheralueiden supistuminen on pyritty pitämään

mahdollisimman vähäisenä, mutta kaavan tavoitteiden mukaisten toimintojen sijoittaminen vähentää viheralueiden pinta-alaa ja kaventaa paikoin laajoja yhtenäisiä viheralueita. Yleiskaavassa suuri osa rakentamisesta on ohjattu kaupunkibulevardien varsille, raideliikenneyhteyksien solmukohtiin ja merkittävien pysäkkien ympäristöihin, sekä tiivistetty keskeisiä alueita kuten, asemanseutuja ja keskustoja. Jo rakennettujen alueiden tiivistäminen ja täydentäminen vähentää yleisesti painetta rakentaa laajoille viheralueille.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet toteutuvat luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen osalta siten, että ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta tärkeitä alueita ei pirstota tarpeettomasti. Viherverkoston yhteydet seudulliseen verkostoon on osoitettu. Rakentaminen ja lisääntyvä virkistyskäyttö vaikuttavat luonnon monimuotoisuuteen siten, että alkuperäisten elinympäristötyyppien pinta-ala vähentyy.

Kaavassa on osoitettu meren rannasta seudulle jatkuvat vihersormet ja poikittaiset viheryhteydet ja saariston virkistysvyöhyke ja rantaraitti. Kaavamääräykset määräävät maiseman, luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen, luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston ja metsäverkoston kannalta tärkeiden alueiden huomioon ottamisesta.

Teemakartoissa on osoitettu viher- ja virkistysverkosto sekä kaupunkiluontoverkosto ja esitetty niitä koskeva tavoitteisto. Tavoite asemakaavatason viherverkostosta on sisällytetty osaksi kaavan muita maankäyttömääräyksiä.

Maa- ja kallioperä	rakentaminen	kohtalainen
	kaavan toteuduttua	-
Luonnonsuojelualueet	rakentaminen	kohtalainen
	kaavan toteuduttua	kohtalainen
Suojeltavat lajit ja kasvillisuus	rakentaminen	vähäinen/kohtalainen
	kaavan toteuduttua	kohtalainen
Metsät ja suot	rakentaminen	kohtalainen
	kaavan toteuduttua	kohtalainen
Merialueet	rakentaminen	vähäinen
	kaavan toteuduttua	vähäinen/kohtalainen
Pienvedet	rakentaminen	vähäinen/kohtalainen
	kaavan toteuduttua	vähäinen/kohtalainen
Saaristo	rakentaminen	vähäinen/kohtalainen
	kaavan toteuduttua	vähäinen/kohtalainen
Linnusto	rakentaminen	kohtalainen
	kaavan toteuduttua	kohtalainen/suuri
Liito-oravat	rakentaminen	vähäinen/kohtalainen
	kaavan toteuduttua	vähäinen/kohtalainen
Lepakot	rakentaminen	vähäinen/kohtalainen
	kaavan toteuduttua	vähäinen/kohtalainen
Matelijat ja sammakkoeläimet	rakentaminen	vähäinen/kohtalainen
	kaavan toteuduttua	vähäinen/kohtalainen
Ekologinen verkosto	rakentaminen	kohtalainen
	kaavan toteuduttua	kohtalainen

Yleiskaavan luontovaikutusten merkittävyys rakentamisen aikana ja kaavan toteuduttua. (Ramboll Oy)

Yleiskaavan viherrakenteen vihersormet turvaavat pääosin metsä- ja ekologisen verkoston. Metsäverkosto ja niittyverkosto sekä ekologiset yhteydet ja kaupunkiluonnon ydinalueet on osoitettu yleiskaavan teemakartalla. Samanaikaisesti yleiskaavan kanssa laaditaan Helsingin luonnonsuojeluohjelma, jonka osana suunnitellaan kaupunkia kattava metsäverkosto. Metsä- ja niittyverkoston kehittämisessä otetaan huomioon luonnonsuojelun, kulttuuriympäristön ja maiseman suojelun tavoitteet ja kasvavan virkistyskäytön tarpeet.

Luontovaikutuksien arvioinnista on tehty erillinen raportti, jossa erityisesti painotettavia asioita ovat: Vaikutukset muihin kuin Natura-alueilla sijaitseville luonnonsuojelualueisiin ja muihin arvokkaisiin luontokohteisiin, vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja luontotyyppeihin ja lajeihin, vaikutukset ekologiseen verkostoon ja sen toimivuuteen, kytkeytyneisyyteen, Helsingin metsäiseen verkostoon sekä saaristoluontoon ja vesistöihin, vaikutukset erityisesti suojeltuihin lajeihin ts. luontodirektiivin liitteessä IV mainittuihin lajeihin (LsL 49 §), lieventämistoimenpiteet, suositukset jatkosuunnittelulle. Raportissa on esitetty arvio myös kaavan vaikutuksista ekosysteemipalveluihin. Vaikutukset luonnonvaroihin tulee kuvattua ekosysteemipalvelut -käsitteen kautta. Kaavan valmistelun pohjana on ollut myös kaupunkiekologinen selvitys, jossa esitetyt ekologiset yhteydet, luonnonydinalueet, metsäverkosto ja niittyverkosto ovat osa yleiskaavaa.

Yleiskaavan vaikutukset luontoon muodostuvat rakentamisen aikana ja rakentamisen jälkeen esim. lisääntyvästä virkistyskäytöstä. Kaavan vaikutukset luonnonsuojeluun ja suojeltaviin lajeihin ovat merkittävyydeltään kohtuullisia tai vähäisiä, maa- ja kallioperään kohtalaisia, merialueisiin ja saaristoluontoon vähäisiä tai kohtalaisia. Vaikutukset jokiin, puroihin, lampiin, noroihin ja lähteisiin ovat vähäisiä tai kohtalaisia. Hulevesivirtaamien ei arvioida vaikuttavan Vantaanjoen vuollejokisimpukkapopulaation tilaan. Metsiin kohdistuvien vaikutusten on arvioitu jäävän kohtalaisiksi. Vaikutukset saaristoluontoon ovat kohtalaisia tai vähäisiä. Helsingissä on kansainvälisesti ja maakunnallisesti arvokkaita linnustokohteita, joihin kohdistuvat haitat ovat elinympäristöjen häviämistä ja pirstaloitumista, joista johtuva kaavan vaikutus on kohtalainen tai suuri.

Vaikutukset luontodirektiivin liitteen IV(a) (lähinnä liito-oravat ja lepakot) lajeihin riippuvat siitä, kuinka hyvin lajit otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa. Ekologiseen verkostoon kohdistuvat vaikutukset liittyvät Keskuspuiston mahdolliseen kapenemiseen, Vantaanjokilaakson ekologiseen yhteyteen sekä poikittaisiin viheryhteyksiin.

Luontovaikutuksista on oma erillinen vaikutusten arviointiraporttinsa (liite, Ramboll Oy).

3.2.2. Naturavaikutusten arviointi

Yleiskaavan vaikutuksia tarkastellaan yleiskaava-alueella Vanhankaupunginlahden lintuvesien (FI0100062), Kallahden harju-, niitty- ja vesialueiden (FI0100063), Vantaanjoen (FI0100104) ja osittain yleiskaavan alueella sijaitsevaan Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvesien (FI0100065) osalta sekä yleiskaavan vaikutusalueella olevien Laajalahden, Sipoonkorven (FI0100066) ja Nuuksion (FI0100040) osalta.

Mahdollisia rakentamisen haittoja ovat Vanhankaupunginlahden lintuvedet -Natura-alueella suojavyöhykkeen ja lintujen muuttoaikaisten peltojen pieneneminen sekä virkistyskäyttöpaineen kasvu. Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alueella tarkasteluun tulee suojavyöhykkeen pieneneminen ja pirstoutuminen sekä

virkistyskäytön lisääntyminen ja yhteisvaikutukset Östersundomin kaavoituksen ja Vuosaaren voimalaitoksen kanssa. Läntisessä Helsingissä virkistyskäyttöpaine ulottuu Espoon Laajalahden lintuvesien alueelle.

Vaikutuksia Natura-alueisiin on tarkasteltu kaavaselostuksen liiteraportissa Alustavia Natura-arvioinnin suuntaviivoja 2.10.2014 (liite, Ramboll Oy). Natura-arviointia täydennetään ehdotusvaiheessa.

3.2.3 Vaikutukset virkistysalueisiin ja -reitteihin sekä viheralueverkostoon

Kaavassa esitetään laajojen vihersormien lisäksi poikittaiset viheryhteydet, joiden kehittäminen parantaa virkistysalueiden saavutettavuutta. Kaavaratkaisu mahdollistaa helposti saavutettavat virkistysalueet koko Helsingin alueella ja lisää saariston ja rantojen virkistysmahdollisuuksia. Yhteydet seudulliseen viher- ja virkistysverkostoon ovat jatkuvia ja yleiskaavassa on varattu laajat yhtenäiset ja vetovoimaiset ja helposti saavutettavat virkistysalueet ja terveellistä elämäntapaa tukevan elinympäristön.

Yleiskaavassa on säilytetty Helsingin nykyinen verkostomainen viheraluerakenne pääpiirteissään, vaikka täydennysrakentamista esitetään nykyiseen kaupunkirakenteeseen kytkeytyen.

Lisääntyvä asukasmäärä lisää virkistysalueiden käyttöpainetta ja vähentää virkistysalueiden pinta-alaa. Täydentyvässä kaupunkirakenteessa tulee kiinnittää huomio virkistysalueiden laatuun ja uusien puistoalueiden rakentamiseen. Virkistysalueet tulee suunnitella kestämään kulutusta. Helsingin monipuolinen virkistysaluetarjonta lähipuistoineen, liikuntapuistoineen, siirtolapuutarhoineen, kulttuuriympäristöineen, rantoineen ja saaristokohteineen tarjoaa perustan uusien virkistyspalvelujen kehittämiselle.

Kaavan pääkäyttötarkoitusta koskeviin määräyksiin sisältyy toiminnallinen sekoittuneisuus, jossa puistot ja virkistyspalvelut ovat osa kaupunkirakennetta.

Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen parantaa virkistysalueiden ja -palveluiden saavutettavuutta. Myös virkistyskäyttöön avattavista armeijan saarista syntyy uusia vetovoimaisia virkistysalueita. Väestön kasvun paineet vaikuttavat nykyisten virkistysalueiden käyttöpaineeseen etenkin kantakaupungissa, jonne väestön kasvu keskittyy.

3.2.4 Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuurimaisemaan, rakennusperintöön ja muinaisjäännöksiin

Maisema ja kaupunkikuva

Uudet rakentamisalueet, jo rakennettujen alueiden tiivistäminen ja uudet liikennejärjestelyt muuttavat helsinkiläistä maisemaa. Kaupungin ilme muuttuu ja rakennetut alueet eivät enää kaikkialla voi ottaa huomioon luonnonolosuhteita ja maastonmuotoja. Avoimet kaupunkitilat, pitkät näkymäakselit ja tietynlainen helsinkiläinen ilmavuus muuttuvat rakennetuimmiksi ja sulkeutuneemmiksi. Mahdollisuus nykyistä tehokkaampaan rakentamiseen ilmenee tiiveytenä ja korkeampina rakennuksina. Helsingin kaupunkikuvassa on kuitenkin suurta vaihtelua alueittain myös tulevaisuudessa. Kaupunkikuvalliset arvot ja ominaispiirteet tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa jatkosuunnittelussa kaupunginosan ominaispiirteet huomioon ottaen.

Kantakaupungin alue laajentuu. Kaava mahdollistaa monipuoliset toiminnot, mikä elävöittää kaupunkikuvaa. Kaupunkia syntyy myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Kaupunkibulevardien rakentamisen myötä kaupunki levittäytyy säteittäisesti ja väylät suojaviheralueineen muuttuvat kaupunkimaisiksi. Myös viheralueiden reunat muuttuvat rakennetuiksi. Uusia liikenneväyliin liittyviä elementtejä ovat mahdolliset kansiratkaisut, tunnelit ja sillat. Joukkoliikennevälien risteyskohtien maankäyttö kehittyy. Merellisen silhuetin säilyttäminen on otettu yleiskaavan valmistelussa huomioon. Korkealle rakentamiselle on annettu ohjeistus.

Helsingin maisema-analyysissä on tunnistettu Helsingin maisemallinen keskus Kruunuvuorenselän ja Vanhankaupungin selän ympäristössä, Herttoniemen – Kivikon selännereuna ja laajat rakentamattomat vihersormet. Yleiskaava vaikuttaa näiden alueiden reuna-alueisiin, mikä otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa. Vihreä ja merellinen Helsinki 2050 -raportissa kuvattuihin Helsingin ominaispiirteisiin kuuluvien maiseman monimuotoisuuden, vesimaiseman, Helsingin merellisen kansallismaiseman ja Suomenlinnan maailmanperintökohteen maiseman ja Helsingin metsäisyyden ja vihreyden kehittäminen on otettu huomioon kaavassa.

Rakennusperintö, kulttuurimaisema, muinaisjäännökset

Yleiskaavan vaikutukset kohdistuvat arvokkaiden alueiden rajautumiseen ja kulttuuriympäristöön kokonaisuutena. Yleiskaavan koko kaava-aluetta koskeva määräys edellyttää, että kaupunkiympäristö suunnitellaan ottaen huomioon kulttuuriympäristöt. Tarkemmassa suunnittelussa voidaan yleensä ottaa huomioon yksittäiset pistemäiset kohteet. Maiseman kulttuuriperinnön säilymisen kannalta kokonaisuudet ovat yleensä yksittäisten kohteiden yksityiskohtaisia ominaisuuksia merkittävämpiä ja myös mittakaavallisesti laajempia, jolloin arvojen säilyttäminen on haastavampaa. Helsingissä on myös koko maan mittakaavassa merkittäviä erityiskohteita, joita ei ole muualla.

Suomenlinnan maailmanperintökohteen rajaus, valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, Vantaanjoen valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, muinaismuistolain suojaamat kohteet ja muut lainsäädännöllä suojellut kohteet sekä maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt sekä helsinkiläiset kulttuuriympäristöt ja helsinkiläinen maisemakulttuuri otetaan huomioon asemakaavoituksessa. Näiden alueiden keskeisimmät arvot on kuvattu kaavaselostuksen liitteenä olevassa Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt -raportissa, Uudenmaan kulttuuriympäristöt -raportissa ja RKY 2009 -inventoinnissa. Helsingissä huomattava määrä potentiaalisia täydennysrakentamisalueita esimerkiksi asemien ja pääratojen ympäristössä sijaitsee muinaismuistolain suojelemilla alueilla.

Muinaismuistolailla suojeltu linnoitusvyöhyke sijoittuu kaupunkirakenteessa suurelta osin tiivistyvälle esikaupunkivyöhykkeelle. RKY-listaukseen kuuluu Helsingin manneralueella 14 ensimmäisen maailmansodan aikana linnoitettua aluetta. Listaukseen on valittu puolustusketjun hyvin säilyneet, tyypilliset ja harvinaiset osat ja kokonaisuudet, jotka edustavat eri linnoitusvaiheita, rakennustapoja, historiallista kerroksellisuutta linnoitusjärjestelmän alueellista laajuutta ja maisemallisia arvoja. Linnoitusvyöhykkeen suojelutavoitteiden ja kaupunkirakenteen tiivistämisen yhteensovittaminen on tulevien maankäytön muutosten haasteita. On välttämätöntä löytää molemmat näkökulmat huomioivia yhteensovittamisen periaatteita, joiden tukemana kaupungin kehittämistä ja rakentamista voidaan suunnitella ja ohjata siten, että linnoituslaitteet saadaan osaksi elävää ja toimivaa yhdyskuntarakennetta. Tämä edellyttää jatkuvaa keskustelua ja vuorovaikutusta eri tavoitteiden yhteensovittamisen välineinä.

3.2.5 Vaikutukset pohja- ja pintavesiin sekä vesistöön

Vaikutukset veteen aiheutuvat hulevesistä ja vaihtelevat sen mukaan miten hulevesien käsittely on toteutettu. Helsingin hulevesistrategian noudattaminen voi jopa parantaa vesistöjen tilannetta nykyisestä.

Merialueeseen kohdistuvista vaikutuksista suurimmat vaikutukset aiheutuvat meren lähelle suunnitelluista kohteista. Nämä alueet sijaitsevat alueilla, joiden herkkyys on vähäinen/kohtalainen. Pääosa hulevesistä kulkeutuu mereen aiheuttaen todennäköisesti vähäisiä ja paikallisia vaikutuksia Helsingin edustan meriveden laatuun.

Yleiskaava luo edellytykset yleiskaavan jälkeisessä jatkosuunnittelussa ottaa huomioon lait, määräykset, ohjeet ja suositukset vedenhankinnan kannalta tärkeille pohjavesialueille rakentamisesta.

3.2.6 Vaikutukset maa- ja kallioperään

Kaava-alue on pääosin rakennettua aluetta. Vaikutukset muodostuvat, kun maa- ja kallioperää muokataan. Valtaosa uudesta rakentamisesta on yhdyskuntarakenteen tiivistämistä maa- ja kallioperältään jo muokatuilla alueilla.

Yleiskaavan toteuttaminen edellyttää paikoin maaperän lujittamista, vakavuuden turvaamista ja pilaantuneen maan kunnostamista. Tarve kalliotilojen rakentamiseen lisääntyy.

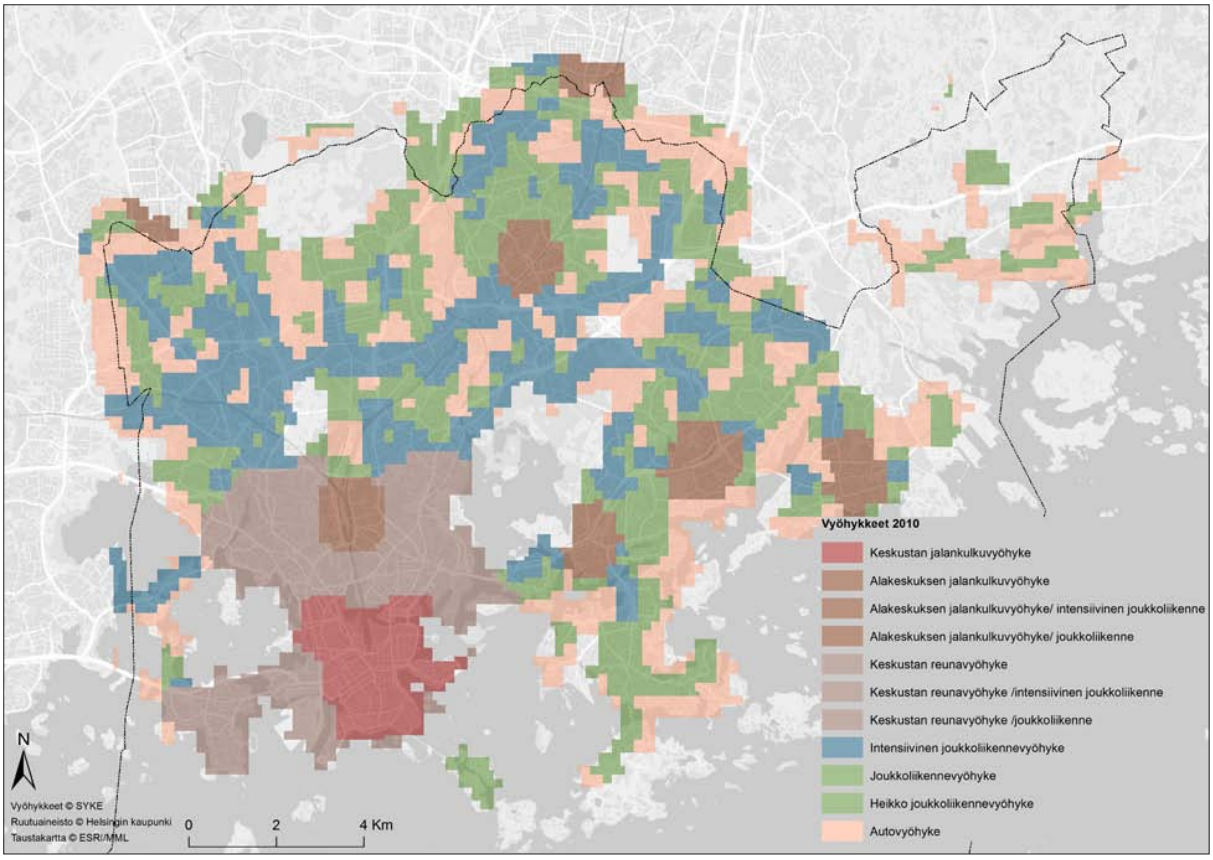
3.2.7 Vaikutukset ekologiseen kestävyyteen ja ilmastoon

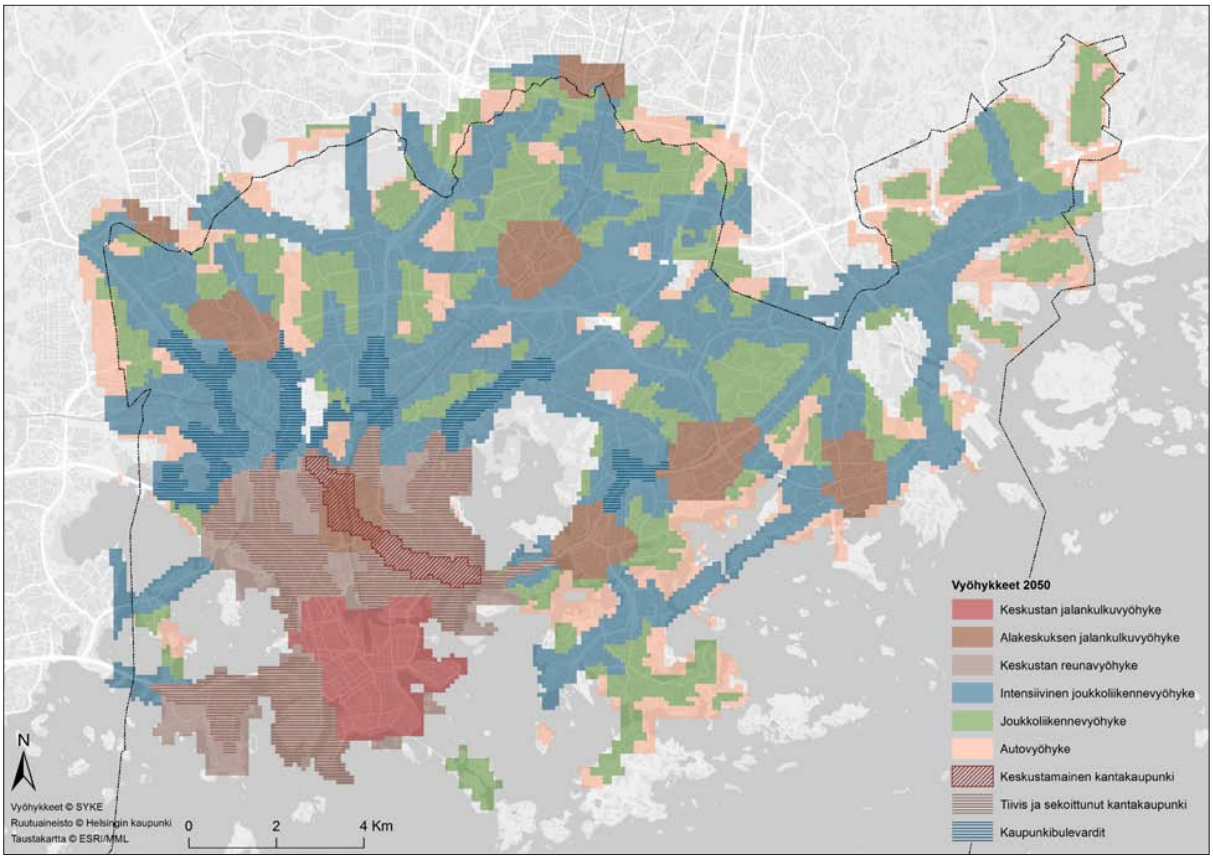
Yleiskaava mahdollistaa mittavan kaupunkirakenteellisen muutoksen Helsingissä. Kaavan yleisenä tavoitteena on valtuustostrategian mukaisesti vahvistaa Helsingin energiatehokasta kaupunkirakennetta. Yleiskaavan yhtenä keskeisenä lähtökohtana on kaupungin verkostomaisen rakenteen vahvistaminen, joka periaatteellisena tavoitteena on kaupungin yleisten ilmastotavoitteiden mukainen. Kaupungin tiivistyminen joukkoliikenteen verkostojen varteen mahdollistaa vähäpäästöisen liikkumisen ja liikennejärjestelmän. Mittava uusi rakentaminen puolestaan mahdollistaa energiatehokkaan uudisrakentamisen.

Ilmastovaikutusten arvioinnissa on liikenteen lisäksi huomioitu yleiskaavan vaikutuksia energiantuotannon päästöihin, rakentamisen aikaisia päästöjä sekä vaikutuksia kaupungin hiilinieluihin. Arviointi on pyritty tekemään käyttäen kaava-alueen rajoja ilmastopäästöjen taserajana sekä seudullisella tasolla.

Ilmastovaikutusten arvioinnissa merkittävässä roolissa on ollut yhteistyö teemaa käsitteleviin tutkimus- ja kehityshankkeisiin. Yleiskaava on toiminut pilottikohteena kaavoituksen ekotehokkuuden arviointimenetelmää kehittävässä valtakunnallisessa Keko B -hankkeessa. Yleiskaavaluonnoksen aiheuttamia ilmastopäästöjä on arvioitu HSY:n kehittämällä Ilmastoveivi-työkalulla.

Yleiskaavan vaikutusta kaupungin liikennesuoritteeseen on arvioitu Keko B-hankkeen puitteissa perustuen SYKE:ssä aiemmin laadittuun yhdyskuntarakenteen liikkumisvyöhykkeiden muutokseen. Arvioinnin pohjaksi tehtiin arvio siitä, miten kaavan esittämä maankäytön muutos ja esitetyt uudet joukkoliikenneyhteydet tulevat muuttamaan kaupungin liikkumisvyöhykkeitä.



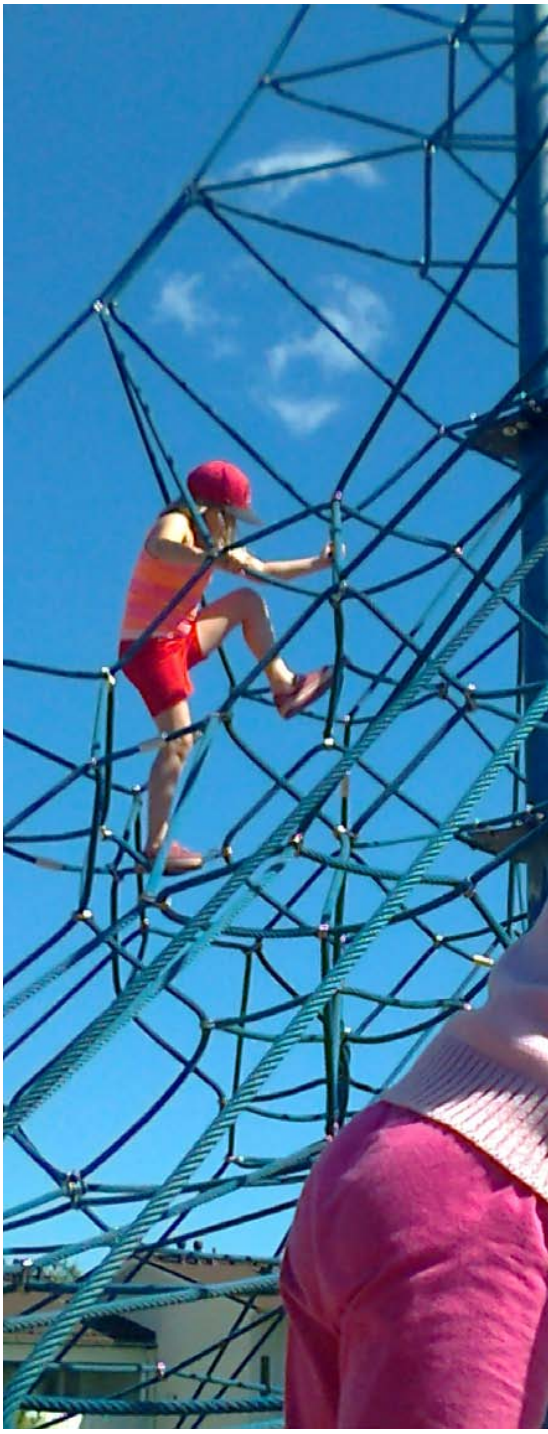


Yleiskaavaluonnoksen mukainen liikennevyöhykkeiden kehittyminen nykytilanteesta vuoteen 2050. (Lähde:Syke)

Keskeinen tulos on, että asemien ympäristöjen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja ennen kaikkea moottoritiealueiden bulevardisointi lisää hyvin merkittävällä tavalla "intensiivisen joukkoliikenteen" vyöhykettä. Tällä vyöhykkeellä liikkumisen aiheuttamat keskimääräiset päästöt ovat pienemmät kuin auton käyttöön perustuvalla liikkumisvyöhykkeillä, mutta kuitenkin suuremmat kuin keskustan jalankulkuvyöhykkeellä. Uudessa tilanteessa selvästi nykyistä suurempi osa helsinkiläisistä asuisi intensiivisen joukkoliikenteen vyöhykkeellä, jolloin pienempi osa asuisi niin liikenteellisesti tätä enemmän päästöjä aiheuttavalla autovyöhykkeellä kuin myös vähemmän päästöjä aiheuttavalla keskustavyöhykkeellä. Liikkumisen keskimääräisten kasvihuonekaasupäästöjen per henkilö onkin yleiskaavaluonnoksen pohjalta arvioitu pysyvän Helsingissä lähes ennallaan. Huomattavaa kuitenkin on, että mahdollistamalla mittava väestönkasvu Helsinkiin mahdollistetaan myös merkittävä seudullisten liikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähenemä.

Samansuuntainen tulos saadaan käyttämällä myös HSY:n ilmastoveiviä. Oletettaessa, että moottoritiemäisen alueiden muutoksen ja muiden yleiskaavan sisältäminen muutosten myötä yleiskaavan mahdollistaminen uusien asukkaiden keskimääräiset liikkumistottumukset vastaavat nykyisen keskusta-alueen asukkaan liikkumistottumuksia, pysyvät liikkumisesta aiheutuvat päästöt lähes ennallaan. HSY:n mukaan pelkkä ennusteen mukainen väestönkasvu aiheuttaisi mittavan kasvihuonekaasupäästöjen lisäyksen Helsingissä. Kuitenkin tehtäessä yleiskaavan mukaiset toimet maankäytön suunnittelussa yhdessä muiden näköpiirissä olevien päästövähennystoimien kanssa, saavutetaan kaupungin asettamat päästövähennystavoiteet, 60% päästövähennys vuoteen 2035 mennessä ja 88% päästövähennys vuoteen 2050 mennessä.

Selostuksen liitteenä on erillinen Yleiskaavan ilmastovaikutusten arviointi -raportti (liite), jonka laatimisessa on hyödynnetty KEKO B (Kaupunkien ja kuntien alueellinen ekolaskuri) -tutkimus- ja kehityshankkeessa tehtyä arviointia sekä HSY:n toteuttamaa selvitystä ilmastopäästöjen kehityksestä (HSY 2014).



3.3 Vaikutukset ihmisiin

3.3.1 Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset

Yleiskaava tarjoaa Helsingille mahdollisuuden kehittyä urbaaniksi suurkaupungiksi, jossa on monipuolinen elinkeinorakenne sekä erilaisia asumis-, opiskelu-, työ- ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksia. Tiivistyvä kaupunkirakenne ja laajeneva kantakaupunki tarjoavat puitteet vilkkaalle sosiaaliselle elämälle ja aktiiviselle harrastustoiminnalle. Yleiskaava tarjoaa asumismahdollisuuksia 260 000 uudelle helsinkiläiselle vuoteen 2050 mennessä. Täydennysrakentamisella elävöitetään nykyisiä kaupunginosia ja parannetaan lähipalveluja. Uusia, monipuolisia asumismahdollisuuksia on osoitettu kantakaupunkiin, esikaupunkivyöhykkeelle ja merellisille alueille.

Yleiskaava vaikuttaa seudun muuttoliikkeeseen lisäämällä asuntotarjontaa Helsingissä. Asuntotarjonnan lisääminen tasapainottaa myös asuntojen hintakehitystä. Esimerkiksi lapsiperheiden muutto kauemmas seudulle tulee todennäköisesti vähenemään lisääntyvän asuntotarjonnan kautta. Yleiskaavalla vastataan myös pääkaupunkiseudulle kohdistuvaan muuttoliikkeeseen muualta Suomesta. Helsinki tulee houkuttelemaan tulevaisuudessakin etenkin nuoria muuttajia hyvien opiskelu- ja työpaikkojen myötä. Yleiskaavassa esitetty lisä- ja täydennysrakentaminen tulee monipuolistamaan asuntotarjontaa myös kaupunginosatasolla.

Yleiskaavassa esitetyllä täydennysrakentamisella pyritään estämään asuinalueiden segregoituminen ja kehittämään kaupunginosia itsenäisesti toimivina pikkukaupunkeina kaupungin sisällä. Suurkaupungeissa on solidaarisuutta korostava ja innovatiivisuutta lisäävä ilmapiiri. Tiivis, urbaani ympäristö pikkupihoineen ja lähipalveluineen sekä kaupunkirakennetta halkovat vihersormet tarjoavat vaihtelevan ja virikkeitä tarjoavan ympäristön, joka mahdollistaa hyvän elämän.

Virkistysalueiden saavutettavuus toteutuu parhaiten verkostomaisessa rakenteessa, jonka yleiskaava säilyttää. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa virkistysalueiden käyttäjämäärät kasvavat, jolloin virkistysalueet tulee suunnitella nykyistä paremmin kestämään kulutusta. Samalla kaupunki voi kohdistaa enemmän resursseja viheralueiden suunnitteluun ja ylläpitoon. Palvelutarjontaa tulisi myös monipuolistaa.

Kaupunkirakenne suosii joukkoliikennettä sekä edistää kävelyä ja pyöräilyä, mikä parantaa eri väestöryhmien välistä tasa-arvoa liikkumismahdollisuuksien ja palvelujen saatavuuden suhteen. Keskusta-alueiden sekä julkisten palvelujen sijainti joukkoliikenteen solmukohdissa parantaa erityisesti autottomien väestöryhmien asemaa. Raideliikenneverkostoon tukeutuva joukkoliikennekaupunki tarjoaa tasapuoliset, sujuvat yhteydet kaikille myös poikittaissuunnassa.

Yleiskaavalla luodaan edellytykset monipuoliselle työpaikkatarjonnalle. Sekoittunut kaupunkirakenne luo mahdollisuuden työmatkojen lyhentymiselle. Palvelualojen sekä korkean osaamisen työpaikkojen lisäksi mm. pienteollisuusalueet sekä satama- ja logistiikkatoiminnot tarjoavat työpaikkoja monipuolisesti eri sosioekonomisiin ryhmiin kuuluville. Monipuolinen elinkeinorakenne ei puolestaan ole yhtä herkkä talouden suhdannevaihteluille kuin voimakkaasti palveluvoittoinen työpaikkarakenne.

On muistettava, että yleiskaavassa esitetty kaupunkirakenne tarjoaa ainoastaan puitteet kaikelle kaupungin toiminnalle. Kaupunki on ennen kaikkea ihmisten asuin-, työ- ja kohtaamispaikka, joka ilman siellä olevaa elämää ja ihmisiä jäisi pelkäksi kulissiksi. Osa yleiskaavan vaikutuksista heijastuu kaupunkilaisiin vasta jatkosuunnittelun kautta asunto- ja työpaikkamuutoksina sekä rakennetussa ympäristössä tapahtuvina muutoksina.

3.3.2 Vaikutukset ympäristöterveyteen

Yleiskaava luo edellytykset yleiskaavan jälkeisessä jatkosuunnittelussa ottaa huomioon lait, määräykset, ohjeet ja suositukset liikenteen melusta ja pakokaasupäästöistä, pilaantuneiden maiden kunnostuksesta, lento- ja ampumamelusta sekä suuronnettomuusvaaraa, onnettomuusriskejä ja haitallisia terveysvaikutuksia aiheuttavista teollisuuslaitoksista.

Kaupunkibulevardien ilmanlaatu

Ilmanlaatuvaikutusten osalta on selvitetty ratkaisukeinoja ja teetetty kaupunkibulevardien ilmanlaatuselvitys (liite, Ilmatieteenlaitos). Työssä on paneuduttu keinoihin, joilla voidaan hallita ilmanlaatukysymystä.

Kaupunkibulevardit ovat ilmanlaadullisesti haastavia kohteita. Tärkeimmät ilmanlaadun kaupunkisuunnittelulle asettamat reunaehdot on esitetty lainsäädännössä. Ulkoilmalle asetetut terveysperusteiset raja- ja ohjearvot eivät saa ylittyä alueilla, joissa asuu tai oleskelee ihmisiä. Kaupunkibulevardien ilmanlaatuun ja niiden varrella sijaitsevien rakennusten sisäilmanlaatuun vaikuttavia tekijöitä ovat mm. kadun leveys, korttelirakenne, moottoriajoneuvoliikenteen määrä, raskaan liikenteen osuus, ajonopeudet ja liikenteen sujuvuus. Suunnittelussa tulisi ottaa myös huomioon ilmanlaatuvyöhykkeet.

Erityisesti liikennemäärillä on vaikutusta kaupunkibulevardien ilmanlaatuun. Yleiskaavan tavoitteena on kuitenkin liikennejärjestelmän kehittäminen siten, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen palvelutaso ja kulkutapaosuudet kasvavat. Liikennejärjestelmää kehittämällä voidaan vaikuttaa myönteisesti myös ruuhkautumisen vähenemiseen ja liikenteen sujuvuuteen.

Tiukkenevat ajoneuvojen päästömääräykset ja kehittyvä sekä monipuolistuva moottoritekniikka tulevat vähentämään liikenteen päästöjä. Autokannan uusiutuminen on kuitenkin hidas prosessi.

Liikenteestä muodostuu joka tapauksessa katupölyä. Katupölyn muodostumista ja sen haittoja voidaan ehkäistä mm. tehostamalla katujen puhtaanapitoa ja rajoittamalla nastarenkaiden käyttöä tietyillä alueilla.

Korttelirakenteella on kaupunkibulevardien ilmanlaatuun suuri merkitys. Monimuotoinen korttelirakenne parantaa katualueen ilmanvaihtoa ja ilman sekoittumisolosuhteita, verrattuna yhtenäiseen katukuilurakenteeseen. Puoliavoimilla korttelirakenteilla voidaan myös parantaa huomattavasti katualueiden tuulettuvuusolosuhteita. Väylien tulisi olla myös riittävän leveitä suhteessa rakennusten korkeuteen. Jatkosuunnitelmissa tuleekin huolehtia siitä, että korttelirakenteista tulee riittävän tuulettuvia, jolloin ilmanlaatu pysyy riittävän hyvänä. Suunnitteluratkaisujen tarkentuessa voidaan myös tehdä alue- ja korttelikohtaisia ilmanlaatumallinnuksia, joilla voidaan tutkia, että ilmanlaadulliset raja-arvot eivät ylity.

Hyvä sisäilman laatu voidaan toteuttaa sijoittamalla rakennusten ilmanotto mahdollisimman kauaksi päästölähteestä, eli liikenteestä. Ulkoilman epäpuhtauksia voidaan poistaa suodattimilla ennen sen johtamista sisätiloihin. Eri toimintojen sijoittelu suunnitellaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että herkimmät kohteet sijoitetaan kauemmaksi päästölähteistä.

3.4 Vaikutukset elinkeinoihin ja talouteen

3.4.1 Vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Kaupunkien kasvu ja kehitys on sidoksissa ensisijaisesti taloudelliseen kasvuun. Helsingin seudun kasvun edellytyksenä on yritysten sijoittuminen ja synty seudulle, sekä sitä kautta työpaikkojen lisääntyminen. Talouden ja työpaikkojen määrän kasvu on välttämätön edellytys väestönkasvulle ja päinvastoin.

Helsingin seutu toimii yhtenäisenä talous- ja työssäkäyntialueena, joten elinkeinoelämän ja yritysten toimintamahdollisuuksien kehittymisellä Helsingissä on merkittäviä vaikutuksia seudullisesti. Helsingin seutu puolestaan on Euroopan mittakaavassa maamme ainoa suurkaupunkialue, ja seudun talouskehityksellä on ratkaiseva merkitys koko maan talouskasvulle. Tässä suhteessa Helsingin elinkeinoelämän kehityksellä ja kehitystä ohjaamaan pyrkivillä toimenpiteillä on koko maan kattavia vaikutuksia.

Yleiskaavassa esitetään paitsi strategisia linjauksia ja tavoitteita myös konkreettista maankäyttöä. Näillä molemmilla voidaan arvioida olevan elinkeinovaikutuksia. Yleiskaava linjaa kaupungin yritysalueista ja elinkeinoelämän potentiaaleista pitkällä aikavälillä. Elinkeinoihin liittyvien päätösten yhteydessä on myös tärkeää huomioida se, että kaupungilla on selkeä, yrityksille helposti viestittävä näkemys nykyisten alueiden kehitysnäkymistä myös lyhyemmällä aikajänteellä.

Yritystoiminnan ja toimitilarakentamisen toteutumisen ennakointi on huomattavasti asumista haastavampaa ja rakentaminen on erittäin suhdanneherkkää. Yritysten sijoittumispäätöksiin vaikuttavat suuresti mm. työvoiman saatavuus sekä toimitilojen sopivuus ja hintataso samoin kuin alueen imago ja koettu laadukkuus. Alueen hyvän saavutettavuuden merkitys eri kulkumuodoilla on viime vuosina korostunut. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä yritysalueiden kehittämiseen ja rakentamiselle yritysten tarpeisiin, mutta toteutuminen riippuu monesta eri tekijästä, joihin kaupunkisuunnittelulla ei voi välttämättä vaikuttaa.

Yritysten sijaintipäätöksiin vaikuttavia tekijöitä on useita. Yritystoiminnalla on taipumus keskittyä, mutta eri toimialojen keskittymislogiikka on erilainen. Kaupan ja palveluiden sijoittuminen perustuu asiakkaiden sijaintiin ja asiointikäyttäytymiseen. Toimistotyöpaikkojen sijoittumisessa keskeistä on kommunikaatiosaavutettavuus, kun taas teollisuuden ja logistiikan sijoittumistekijöissä korostuvat logistiset yhteydet sekä suuri tilantarve ja joustavuus. Yritysten sijoittumiseen kaupunkialueella vaikuttavat tekijät voidaan jakaa kolmeen ryhmään (Kaupunkitutkimus TA Oy & Sito Oy 2012): alueen saavutettavuustekijät, alueen muut ominaisuudet sekä kiinteistö- ja toimitilatason tekijät. Alueelliseen sijoittumiseen puolestaan vaikuttavat mm. liikenneyhteydet, yritysten yhteistyömahdollisuudet, yritysten tarvitsemien palveluiden saatavuus, alueen (paikkakunnan) merkittävyys kasvukeskuksena, yritykselle sopivan työvoiman saatavuus, turvallinen elinympäristö ja viihtyisä asuinympäristö; asuntojen saatavuus ja hinta, tuotantokustannusten aleneminen, toimitilojen hintataso sekä toimitilojen ajanmukaisuus, joustavuus ja turvallisuus.

Yleiskaavan aikajänne on pitkä. Näin pitkällä aikajaksolla etenkin elinkeinoelämän kehittymiseen ja työpaikkarakentamiseen liittyvät arviot voivat olla vain hyvin yleisellä tasolla. Yleiskaava osoittaa tavoitellun kehityksen suunnan, mutta kaavan toteutumiseen liittyy erilaisia epävarmuustekijöitä alueiden kehittymisen ja esimerkiksi liikenneyhteyksien, erityisesti joukkoliikenteen, rakentamisen suhteen. Tässä suhteessa yleiskaavan toteuttamissuunnittelu ja kaavan toteutumisen aikataulu vaikuttaa merkittävästi myös elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksiin.

Vaikka yleiskaavalla linjataan elinkeinoelämän potentiaaleista ja yritysalueiden käytöstä ja kehittymisestä pitkällä aikavälillä, yleiskaavassa esitettävillä tulevaisuuden muutoksilla ja kehittämistarpeilla voi olla lyhyen aikavälin vaikutuksia. Yleiskaavan linjaukset yritysalueiden kehittämiseen voivat vaikuttaa yritysten sijoittumispäätöksiin tai investointeihin.

Helsinki ja seutu elinkeinoympäristönä

Helsingin seutu on eurooppalaisessa vertailussa tyypillinen suurkaupunkitalous, jonka osuus koko maan tuotannosta ja väestöstä on samaa suuruusluokkaa kuin pääkaupunkiseutujen osuus muissakin keskisuurissa ja pienissä Euroopan maissa. Helsingin seudun kaupunkikehityksen dynaamiset osa-alueet ovat vahvassa sisäisessä riippuvuudessa toisiinsa: mm agglomeraatioetu, työmarkkinat, liikenteellinen saavutettavuus, palkanmuodostus, ostovoima, asuntomarkkinat, maamarkkinat ja rakennusmarkkinat jne. Näiden keskinäiset voimasuhteet koordinoivat kaupunki - ja kaupunkitalouskehitystä.

Helsingin seudun suuri merkitys koko maan talouden kannalta perustuu seudun suuren koon lisäksi monipuoliseen keskinäisriippuvuuteen sen ja muiden alueiden välillä. Helsingin seutu on suomalaisten suuryhtiöiden pääkonttoreiden, liike-elämän palveluiden, rahoituksen, tutkimus- ja kehittämistoiminnan ja monien muiden erikoistuneiden palveluiden keskittymä. Palvelusektorin osuus työpaikoista on noin reilu neljä viidesosaa ja jalostusalojen osuus vajaa viidesosa. Palvelusektorin suuruus

perustuu nimenomaan yksityisiin palveluihin, joiden yhteenlaskettu osuus on puolet kaikista työpaikoista Helsingin seudulla. Näin on keskimäärin muissakin Euroopan suurkaupungeissa.

Suurkaupunkikehitys on väistämätöntä, jos halutaan synnyttää keskittymisetuja, jotka taas ovat välttämättömiä varsinkin erikoistuneille palvelualoille sekä teknologiasuuntautuneelle tuotannolle. Helsingin seutu on monien pitkälle erikoistuneiden, lähinnä informaatiosektorin palvelu- ja sisällöntuotannon alojen keskus. Informaatiosektorin tavaratuotantoaloista elektroniikkateollisuuden merkitys on korostunut. (Tilastokeskus). Yrityksille osaavan työvoiman saatavuus on eräs tärkeimmistä sijoittumiseen vaikuttavista tekijöistä. Tässä mielessä väestönkasvu Helsingin seudulla ylläpitää seudun ja samalla koko Suomen kilpailukykyä.

Elinkeinotoiminnan alueellinen kehittyminen

Yritysten toiminta on keskittynyt Helsingin seudulla voimakkaasti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideliikenteen asemaseutujen ja liikenteen pääväylien solmukohtien työpaikka-alueisiin. Viime vuosikymmenien trendinä on ollut Helsingin työpaikkaosuuden supistuminen ja Espoon ja Vantaan osuuksien kasvu. Kuitenkin työpaikkojen alueellinen muutos Helsingin seudulla on vaimentunut, ja jakauma on pysynyt suhteellisen vakaana viime vuosina (Kaupunkitutkimus TA 2014).

Vuodesta 2000 vuoteen 2010 kasvua työpaikkamäärissä pääkaupunkiseudun esikaupunkialueilla on tullut eniten Kehä III:n varrelle Vantaalle, erityisesti Aviapoliksen ja Veromiehen alueelle, Leppävaaraan ja Otaniemi – Keilaniemen sekä Karamalmin alueelle. Nämä alueet ovat tällä hetkellä pääosin raideliikenneverkon saavuttamattomissa, ja julkinen ympäristö keskittymissä painottuu autoliikenteeseen ja pysäköintiin. Länsimetron ja Kehäradan valmistuessa osa alueista on kuitenkin kytkeytymässä uusiin raideyhteyksiin, ja niillä on mahdollisuus kehittyä toiminnallisesti monipuolisemmiksi.

Perinteisten alakeskusten ohelle esikaupunkialueelle on siis muodostunut uudenlaisia toimintojen keskittymiä, joihin erityisesti kauppa ja työpaikat ovat hakeutuneet eli kasvu on keskittynyt keskusten ulkopuolisiin toimisto- ja työpaikkakeskittymiin, kun taas Helsingin ydinalueille tulleiden työpaikkojen suhteellinen osuus on laskenut. Tukholmassa vastaavan kaltaisia toimistokeskittymiä ei ole muodostunut keskusalueiden ulkopuolelle. Merkittävimmät keskusten ulkopuoliset työpaikkojen tihentymät reunustavat Tukholmassa kantakaupunkia ja niistä monet sijoittuvat kehäraitiotie Tvärbanan reitille (Pohjoismaiset suurkaupungit, SYKE 2014).

Perinteisistä sijoittumistekijöistä saavutettavuus on yritysten sijoittumisen kannalta edelleen merkittävin. Kun seutu laajenee, saavutettavuuden merkitys korostuu entisestään. Seudullisen kaupunkirakenteen suunnittelussa tämä tarkoittaa maankäytön suunnittelun painopisteen siirtämistä ennen kaikkea raideliikenteen saavutettavuusalueelle.

Espoon merkittävä yritystoiminnan kasvusuunta on edelleen Länsimetron asemien vaikutusalueella ja Länsiväylän tuntumassa. Länsimetron asemanseutujen kaavoitus luo mahdollisuuksia erityisesti liike- ja toimistorakentamiselle. Rantaradan suunnan kehittämisen peruste on nykyinen ja tuleva kaupunkirata ja sen tarjoamat mahdollisuudet raideliikenteen piirissä, tästä esimerkkinä Keran asemanseutu. Vantaalla suurimmat kasvupotentiaalit liittyvät Kehäradan varren nykyisiin ja tuleviin työpaikka-alueisiin ja keskustoihin sekä Kehä III:n varren työpaikkakeskittymiin. Aviapoliksen ja lentoaseman ympäristö on suurinta kasvualuetta, ja siellä tavoitellaan myös monipuolisempaa kaupunkirakennetta. Myös Kehäradan varren vanhoja keskustoja kehitetään.

Roihupellon toimitila aluetta. (Simo Karisalo)

Metron laajeneminen Ruoholahdesta länteen tiivistää itäisen ja läntisen kaupunkiseudun yhteyksiä ja luo mahdollisuuksia Itä-Helsingin elinkeinoalueiden kehittymiselle seudullisen saavutettavuuden parannuttua.

Kokonaisuudessaan voidaan todeta, että kaavoituksen kannalta uusia ja kehittyviä elinkeinoalueita ja yritysten sijaintipaikkona on tarjolla runsaasti. Seudullisessa kilpailutilanteessa voittajia ovat todennäköisesti seudullisesti keskeisesti sijaitsevat alueet, joilla saavutettavuus on hyvä myös joukkoliikenteellä ja jossa kaupunkituottavuuden lisäarvo on kaikkein suurin. Yleiskaavan keskustat ja toimitila-alueina merkityt alueet sijaitsevat seudulla keskeisesti ja joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa jo nyt, joten niillä on jatkossa kehittämispotentiaalia runsaasti.

Tiiviimmän maankäytön kautta syntyvät keskittymisedut on alettu nähdä taloudellisen kehityksen moottorina myös Suomessa. Esimerkiksi vuonna 2014 ilmestynyt Helsingin tietokeskuksen Metropolialueen talous -teos käsittelee asiaa useasta eri näkökulmasta. Koko Helsingin seudun kannalta oleellista on, miten suurkaupunkikehityksen mukanaan tuomia agglomeraatioetuja pystytään hyödyntämään. Ja toisaalta se, miten kasautumisen mukanaan tuomia ongelmia voidaan estää.

Kaupunkisuunnittelulla on käytettävissään monen tyyppisiä agglomeraatioedun kehittämiskeinoja;

- Suurempi yritystoiminnan tilatarjonta korkean tuottavuuden alueilta, erityisesti keskustasta ja sen läheltä.
- Riittävän suuri asuntotarjonta, jotta hintataso voidaan pitää kohtuulliseksi, jonka avulla voidaan taas varmistaa hyvä työvoiman saatavuus, mutta ennen kaikkea pidetään työvoiman hinta kohtuullisena.
- Seudullisen liikenteen saavutettavuuden kehittäminen, jolla sekä varmistetaan päivittäin sisään sukkuloivien 170 000 työntekijän hyvä yhteys korkean arvonlisäyksen tuotantopaikkoihin, samoin kuin hyvä työvoiman saatavuus koko seudulliselta työmarkkina-alueelta.

Toimitilamarkkinat ja väljyyskehitys

Toimitilatarjonta- ja varannot sekä Helsingissä että koko pääkaupunkiseudulla ovat olleet varsin korkeita kysyntään nähden, vaikkakin tyhjän toimistotilan määrä kääntyi keväällä 2014 pieneen laskuun kahden vuoden yhtäjaksoisen nousun jälkeen. Vapaata tilaa koko pääkaupunkiseudulla on kuitenkin edelleen noin miljoona k-m^2. Tosin pääkaupunkiseudun nykyinen 12,1 %:n taso ylittää vain hiukan Euroopan pääkaupunkien reilun 10 %:n keskiarvon.

Suurella tarjonnalla on pyritty pitämään toimitilojen hinnat kohtuullisina. Arvioiden mukaan suurin toimitilakysyntä kohdistuu tulevaisuudessa yhä enemmän toimisto- ja liiketiloihin. Tuotanto- ja varastotilojen tarve Helsingissä on sen sijaan pitkällä aikavälillä laskeva. Arvio perustuu ennakoituun elinkeinorakenteen muutokseen sekä toteutuneeseen tilakannan muutokseen. Toimitilamarkkinat ovat tällä hetkellä muutenkin huomattavassa muutoksessa johtuen muun muassa tilankäytön tehostumisesta.

Yleiskaavan tulee mahdollistaa ja turvata olemassa olevien elinkeinokeskittymien kehittyminen. Toimitilavarantoja olisi hyvä olla hieman ylimitoitetusti pitkän aikavälin tarpeeseen suhteutettuna. Silloin toimitilojen hintataso pysyy kohtuullisena ja voidaan varautua mahdollisiin yllättäviinkin elinkeinorakenteen muutoksiin. Samoin yleiskaavan on oltava riittävän joustava, jotta se voi vastata toimitilatarpeiden muutoksiin

sekä auttaa löytämään vaihtoehtoisia sijainteja. Joustavuus mahdollistaa jatkuvan uudistumisprosessin ja vaihtuvuuden, joka pitää tuottavuuden ja innovatiivisuuden käynnissä. Se tarkoittaa riittävän suurta vajaakäyttöastetta, mutta myös riittävän suurta kaavavarantoa.

Yleiskaava mahdollistaa toimitila-alueiden kehittymisen ja riittävän kaavavarannon.

Tilatarpeet tiivistyvät, mutta toimitilaa tarvitaan silti nykyisen lisäksi noin 5,4 miljoonaa k-m^2 vuoteen 2050 mennessä väestönkasvuun suhteutettuna. Yleiskaavassa on osoitettu riittävä kaavavaranto elinkeinoelämän tarpeisiin. Uusia toimitila-alueita ei yleiskaavassa osoiteta, mutta pääosin nykyiset toimitila-alueet säilyvät ja niitä kehitetään. Sen lisäksi sekoittuneen rakenteen kantakaupunkia ja muita keskusta-alueita laajennetaan ja tiivistetään. Ne mahdollistavat runsaasti uutta toimitilarakentamista erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrella. Keskustoja ja toimitila-alueita ei ole mitoitettu yleiskaavassa. Näin ollen varanto on näillä alueilla joustavaa ja toteutuu kulloinkin asemakaavaa laadittaessa.

Yleiskaava siis mahdollistaa kehittämisen, eikä rajoita nykyistä huomattavasti tehokkaampaakaan pääkäyttötarkoituksen mukaista rakentamista toimitila-alueilla. Suurimmat toimitila-alueet sijaitsevat pääosin nykyisellä esikaupunkivyöhykkeellä, tosin tavoitellun kantakaupungin laajenemisen myötä nekin kytkeytyvät entistä paremmin osaksi tiiviimpää kaupunkirakennetta. Puhtaasti toimitila-alueina säilytettävät kokonaisuudet ovat oleellisia elinkeinorakenteen monipuolisuuden säilyttämisen kannalta. Tällaisia laajempia kokonaisuuksia on nykyisellään esim. Herttoniemi-Roihupelto sekä Pitäjänmäki ja sataman yritysalue. Tattariharjulla ja Tattarisuolla on myös edellytyksiä tällaiseksi alueeksi pitkällä aikavälillä Malmin lentokenttäalueen kehittymisen myöstä. Tämän tyyppiset alueet mahdollistavat myös teknisen huollon tiloja ja kaupan suuryksiköitä, jotka edellyttävät kuljetuksia ja joita ei juuri voi sijaita asuinalueilla tai urbaaneissa keskustoissa.

Elinkeinoihin liittyvien päätösten yhteydessä on myös tärkeää huomioida se, että kaupungilla on selkeä, yrityksille helposti viestittävä näkemys nykyisten alueiden kehitysnäkymistä myös lyhyemmällä aikajänteellä. Yleiskaavatyön kanssa rinnan on valmisteltu suunnitteluperiaatteita sekä Herttoniemen että Pitäjänmäen yritysalueille. Tavoitteena näissä töissä on nimenomaan ollut varmistaa alueiden säilyminen työpaikkakäytössä myös yleiskaavaa lyhyemmällä aikajänteellä. Pitäjänmäen yritysalueelle laaditut maankäytön muutosperiaatteet hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 17.6.2014.

Kaupunkiseudun kasvun seurauksena keskustan ja nykyisen kantakaupungin ja sen laajenemisalueiden ohella yleiskaavalla pyritään vaikuttamaan esikaupunkialueiden houkuttelevuuteen niin asumisen kuin työpaikkojenkin sijoittumisen kannalta. Uudet raideyhteydet tuovat esikaupunkialueille mahdollisesti lisää vetovoimaa myös yritysten sijoittumisen näkökulmasta.

Pasila – Vallila – Kalasatama vyöhyke voi muodostaa keskittymän suurelle osalle tulevasta toimistotilatarpeesta. Vallilan Teollisuuskadun ympäristön merkitseminen toimitila-alueeksi tukee tätä kehitystä. Tämän lisäksi Helsingin keskusta ja laajemmin koko kantakaupunki muodostavat merkittävän kokonaisuuden, jolla on mahdollisuus säilyttää asemansa elinvoimaisena elinkeinokeskittymänä. Tätä tukee kantakaupungin laajentaminen kaupunkibulevardien varsille ja niihin liittyvät uudet raideyhteydet. Kantakaupungin laajentumisvyöhykkeillä on tärkeä rooli yleiskaavan kaupunkirakenteellisessa kokonaisuudessa, koska ne mahdollistaisivat sijoittumisen yrityksille, jotka hyötyisivät hyvin saavutettavasta paikasta keskustan tuntumassa.

Yleiskaavassa varmistetaan niiden nykyisten toimitila-alueiden kehittäminen, jotka yleiskaavan visiossa on määritelty tuottavuuden huippualueina. Tällaisia

ovat kantakaupungin lisäksi mm. Itä-Helsingin metrovarren yritysalueet sekä Pitäjänmäki, Malmi ja Konala. Kehittäminen varmistetaan myös niillä nykyisin toimivilla työpaikka-alueilla, joilla vielä tulevaisuudessakin voidaan nähdä potentiaalia yritysalueina. Yleiskaavan pohjalta näitä on mahdollisuus kehittää siten, että alueiden monimuotoisuus ja vireys säilyvät, alueet pysyvät yritysten kannalta kiinnostavina ja olemassa olevaa rakennuskantaa uudistetaan.

Keskeistä esikaupunkien toimitila-alueille on hyvä saavutettavuus. Yleiskaavan toimitila-aluevaraukset ovat hyvin myös joukkoliikenteellä saavutettavissa. Erityisesti Länsimetron myötä ja metron jatkumisella Östersundomiin vahvistuu itäisen Helsingin metrovarren työpaikkojen houkuttelevuus. Niiden asema muuttuu kaupunkirakenteessa raideratkaisun myötä. Lisäksi Jokeri 1:n asema Roihupellon eteläpäässä ja nykyisessäkin yleiskaavassa oleva metroasema yhdistävät Herttoniemen ja Roihupellon yritysalueet käytännössä yhdeksi kokonaisuudeksi, joka vahvistaa molempien asemaa antamalla viestin vahvasta yrityskeskittymästä. Poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien parantuminen vahvistaa myös Pitäjänmäen yritysalueen asemaa ja saavutettavuutta seudullisesti.

Kaupunkibulevardien tavoitelähtöisen vaikutusarvioinnin mukaan bulevardisoinnilla voidaan saavuttaa Helsinkiin erityisesti työpaikkojen määrän kasvua. Työpaikkojen lisääntyminen perustuu väestömäärän, väestötiheyden ja kaupunkirakenteen yhteisvaikutukseen. Bulevardikaupunginosien myötä syntyvä kaupunkirakenne (uudet korttelit ja katuyhteydet) lisää urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyvien toimialojen määrää, jotka hyötyvät myös väestönkasvusta. Merkittävää on, että näiden toimialojen määrä ei seudulla kasva, jos väestönkasvu kehittyy ilman bulevardisointia, koska vastaavaa kaupunkirakennetta ei tällöin synny. Erityisesti palveluiden määrä ja tarjonta kasvavat urbaanin elämäntavan myötä. Bulevardit siis synnyttäisivät näin uutta elinkeinoelämää ja työpaikkoja. Myös nykyisten Helsingissä ja Keski-Vantaalla ja Leppävaarassa olevien yritysten työvoiman saanti lisääntyy, mikä tukee näillä alueilla toimivien yritysten kasvumahdollisuuksia. Tästä seuraisi, että bulevardisointi lisäisi aluetalouden kasvua ja työpaikkojen kokonaismäärää Helsingissä, koska merkittävästi enemmän ihmisiä toimisi ja asuisi läheisesti toisiinsa nähden.

Yleiskaavan kaupallisten vaikutusten arviointia käsitellään omana kokonaisuutenaan. Kaupallisten vaikutusten arviointi on merkittävä osa yleiskaavan elinkeinoihin koskevaa vaikutusten arviointia, koska suuren osan uudesta työpaikkarakentamisen potentiaalista voidaan katsoa olevan palveluvaltaisilla aloilla ja myös kaupan alalla. Kaupallisten vaikutusten arviointiraportti on kaavaselostuksen liitteenä (liite).

Yleiskaavassa esitetty perusratkaisu elinkeinojen suhteen on selkeä jatkumo visiovaiheessa asetettuihin tavoitteisiin. Yleiskaava toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita edistäen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen.

3.4.2 Vaikutukset talouteen - yhdyskunta- ja energiatalous, kaupunkituottavuus

Arvioita asuntotarjonnasta ja sen riittävyydestä

Asuntojen hinnat ovat nousseet Helsingissä huomattavasti ja nousupaine jatkuu edelleen pitkällä aikavälillä. Pystyykö yleiskaava vastaamaan nousupaineeseen?

Yleiskaavan eräs tärkeä ohjausvaikutus tulee sen mitoituksesta. Kaavamääräysten mukaisella asuntovarantoja mitoittavalla keskitehokkuudella kyetään tuottamaan

riittävästi asuntotarjontaa. Toisaalta yleiskaavan joustavuus tulee kaavamääräysten asuntovaltaisille alueille esitettyjen tehokkuuksien ala- ja ylärajoista. Jos tarkemman asteen kaavoituksessa on paikoittain tarpeen joustaa alaspäin, niin alarajatehokkuus rajaa sen tason. Laaja alempien tehokkuuksien käyttö voi pudottaa kokonaistarjonnan niin alas, että se ei riitä, ja asuntomarkkinatilanne huononee nykyisestä merkittävästi. Siksi keskitehokkuuksien alittaminen joissain kohteissa edellyttää vastaavasti, että keskitehokkuus ylitetään riittävän monissa kohteissa siten, että kokonaistarjonta pysyy keskitehokkuuden edellyttämissä määrissä.

Yleiskaavavarannot riittävät vuoteen 2050 saakka arvioituun kysyntään, mikäli asemakaavoitetaan keskimääräisellä yleiskaavan mahdollistamalla tehokkuudella.

Koska yleiskaava ei voi itsessään varmistaa riittävää asuntotuotantoa, on tärkeää, riittääkö yleiskaavan tarjonnan joustavuus tarkemman asteen kaavoituksessa, myös asuntomarkkinoiden muutoksissa, tuottamaan riittävän suurta reaalista tonttitarjontaa. Yleiskaavan kyky joustavuuteen näyttää periaatteessa hyvältä.

Arviolta kolmasosa yleiskaavan tuottamasta uudesta asuntotarjonnasta tulee sisään tulevien pääteiden muutosalueilta ja niiden lähiympäristöstä. Näiden kohteiden kannattavuuden ja lisärahoituksen perusta lähtee onnistuneesta kaupunkituottavuuden vahvistamasta korkeammasta kansantuotteen (bkt) kasvusta. Kaupunkitalouden hyvää kehitystä tulee varmistaa useammasta suunnasta. Toisaalta yrityksille saatavasta riittävän suuresta, korkean kaupunkituottavuuden alueilta saatavasta toimitilojen tarjonnasta, toisaalta agglomeraatiokustannusten kurissa pitämisestä ja seudullisen saavutettavuuden sekä asunto- ja työmarkkinoiden toimivuuden parantamisesta.

Syntyvistä kaupunkitalouden lisäkustannuksista ehkä tärkein liittyy korkeaan asumisen hintaan. Tämä vaikuttaa ratkaisevasti työvoiman hintaan ja työmarkkinoiden toimivuuteen, yritysten toimintakustannuksiin ja niiden kannattavuuteen, sekä sitä kautta kaupunkituottavuuden ja koko seutukunnan kansantuotteen kasvuun.

Koska merkittävä osa yleiskaavavarannosta sijoittuu kaupunkibulevardien ympäristöön, tuossa tarjonnassa ei saa tulla vaikeuksia. Muodossa tai toisessa pääteiden muutosalueet tulee saada kohtuuajassa asuntokäyttöön. Osa kohteista voidaan toteuttaa bulevardeina, mutta osa ehkä vain tunneleina. Molemmat tavat ovat haastavia ja osin kalliitakin. Osin niin sanotut hankekohtaiset suorat tuotot saattavat jäädä alle kannattavuusrajan, mutta toisaalta niiden epäsuorat kaupunkitaloudelliset tuotot ovat merkittävät. Pääosa kohteista ei saisi kovin paljon viivästyä.

Jos henkilöautoliikenteen välityskyky heikkenee ja ruuhkautuminen kasvaa, se saattaa vaikuttaa seudulliseen saavutettavuuteen ja asunto- ja työmarkkinoiden toimivuuteen niin paljon, että paine Helsingin asuntojen kysyntään kasvaa ja hinnat nousevat. Alustavien arvioiden mukaan kaupunkibulevardien synnyttämän uuden kaupunkirakenteen kaupunkitaloudellinen tuottavuus on kuitenkin korkea, vaikka niiden hankekohtainen kiinteistötaloudellinen tuotto ei aina olisikaan riittävän suuri.

Kaupunkituottavuus ja työpaikkojen kehitys

Kun asuntohinnat ja asumiskustannukset kasvavat, niillä on merkittävä vaikutus työvoimakustannusten kautta yritystoiminnan kannattavuuteen. Yleiskaavan tuottama tarjonta vaikuttaa pitkällä jaksolla hintojen nousua hillitsevästi, mutta vasta sitten, kun se näkyy pidemmän aikaa huomattavasti kasvaneena asuntotuotantona ja saavutettavuuden paranemisena.

Koska hinnat ovat edelleen korkeat ja ehkä kasvavat, muuta maata selvästi korkeammat työvoimakustannukset edellyttävät myös kaupunkituottavuuden muuta maata suurempaa kasvua, muutoin hyvä kaupunkikehitys ei ole mahdollista.

Kaupunkituottavuus ei kasva itsestään, vaan se edellyttää monia kaupunkisuunnittelullisia toimenpiteitä, mm. korkean tuottavuuden alueilta riittävästi tilatarjontaa yrityksille ja kasvavalle työpaikkamäärälle. Pääosa suuresta työpaikkamäärän kasvusta tulisi voida sijoittua korkeimman tuottavuuden alueille, tai niiden läheisyyteen, eli ydinkeskustaan tai sen lähelle. Vaikka yleiskaavamääräykset sen periaatteessa mahdollistavat, käytännössä merkittävä osa lisätarjonnasta sijoittunee sisään tulevien pääteiden muutosalueille, jotka ovat useimmille urbaaneille yrityksille ydinkeskustaa huonomman tuottavuuden alueita.

Tavoitteena on synnyttää yritysten toimintaympäristöjä, missä kohtuullisten työvoimakustannusten työntekijät kohtaavat korkean kaupunkituottavuuden yritykset. Tällöin kaupunkitalouskehitys, tuottavuus, innovatiivisuus, työllistäminen, jne. on dynaamista ja eteenpäin vievää. Yleiskaavassa pyritään estämään se, että jouduttaisiin tilanteisiin, missä korkean työvoimakustannusten työntekijät kohtaavat alhaisen agglomeraatiotuottavuuden alueen yritykset. Tällöin taloudellisella toiminnalla on vaikeaa, ja tilanne on kaupunkitalouskehityksen suhteen ongelmallinen.

Keskustassa, korkeimman tuottavuuden alueilla, työpaikkamäärä on vähentynyt vuosina 1970 - 2008 ja tilaa uusille työpaikoille on löytynyt vasta keskustan ulkopuolelta. Kehitys on ollut päinvastaista kuin Tukholmassa, jossa keskustan työpaikkamäärä on lisääntynyt merkittävästi. Toisaalta on niin, että merkittävä työpaikkakehityksen mahdollistaminen kantakaupungin laajentumisalueilla on myönteistä verrattuna siihen, että työpaikat joutuisivat menemään kauemmas seudulle. Mutta merkittäviä haasteita liittyy siihen, että kantakaupungin laajennusalueen reunoilla tai esikaupunkialueiden keskuksissa alueiden houkuttavuus yrityksille on alhainen, ja niiden luoma lisäarvo yrityksille on vähäinen, esimerkiksi toimistojen vuokratasolla arvioituna.

Yleiskaavan toteuttamisen kaupunkitalouden ja kaavataloudellisten vaikutusten arviointia tarkennetaan yleiskaavan ehdotusvaiheessa.

3.5 Muut kaavan merkittävät vaikutukset

3.5.1 Seudulliset vaikutukset ja vaikutukset valtakunnan tasolla

Helsinki on koko Suomen pääkaupunki ja Uudenmaan maakuntakeskus. Helsinkiä ympyröivään metropolialueeseen kuuluvat Helsingin lisäksi Espoo, Vantaa, Kauniainen, Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula ja Vihti.

Helsinki on maan hallinnollinen, poliittinen, kulttuurillinen ja liike-elämän keskus. Lisäksi Helsingin asema työpaikkakeskittymänä on merkittävä: se on monen suuren yrityksen kotikaupunki ja maan suurin työnantaja – tuottavuuden huippualue valtakunnallisesti. Kaupungin työpaikkaomavaraisuus on tällä hetkellä yli 130 %. Helsingin työssäkäyntialue on laaja, ja lähes puolet Uudenmaan työpaikoista sijaitsee Helsingissä. Helsingin kasvun ja menestyksen vaikutukset heijastuvat laajemminkin paitsi metropolialueen talouteen, myös koko Suomeen.

Helsinki on Suomen kiistaton kansainvälinen keskus, ja pääkaupungin menestyksellä kansainvälisillä markkinoilla on heijastusvaikutuksia muuallekin maahan. Lisäksi

kaupunki houkuttelee sekä kotimaisia että ulkomaisia matkailijoita – sekä vapaa-aikaan että ammattiin liittyen. Hotellien, ravintoloiden, museoiden ja korkeakoulujen määrä onkin Helsingissä omaa luokkaansa verrattuna muuhun maahan.

Yleiskaavaratkaisulla säilytetään Helsinki kasvavana ja elinvoimaisena sekä monipuolisena ja houkuttelevana kaupunkina. Turvaamalla asuntotuotanto ja varaamalla riittävästi toimitilaa uusille työpaikoille varmistetaan osaltaan edellytykset kaupungin kasvulle ja kohtuuhintaiselle tilatarjonnalle. Liikkumisen sujuvuus, virkistysalueiden riittävyys sekä esteettinen ympäristö yhdessä monipuolisen palvelu- ja tapahtumatarjonnan kanssa takaavat Helsingin houkuttelevuuden ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden tulevaisuudessakin.

3.6 Yhteenveto yleiskaavan vaikutuksista

Merkittävimpiä muutosalueita nykytilaan verrattuna ovat kaupunkibulevardien varret sekä Malmin lentokenttäalue. Näiden alueiden muutokset aiheuttavat myös yleiskaavan merkittävimmät vaikutukset. Vaikutukset kohdistuvat muutosalueiden lisäksi myös niiden lähiympäristöön sekä heijastuvat laajemminkin kaupunkirakenteeseen mm. kasvavan väestömäärän lisääntyvien yhteystarpeiden kautta sekä liikennejärjestelmän muuttuessa verkostomaiseksi.

Yleiskaavan keskeiset vaikutukset voidaan kiteyttää seuraaviin aiheisiin:

Yleiskaava

- Luo edellytykset riittävälle asuntotuotannolle
- tiivistää ja eheyttää Helsingin kaupunkirakennetta
- luo edellytykset raideliikenteen verkostokaupungille ja parantaa joukkoliikennesaavutettavuutta
- mahdollistaa kantakaupungin laajenemisen
- mahdollistaa elinkeinoelämän toimintaedellytykset kaikkialla kaupungin alueella
- mahdollistaa täydennysrakentamisen kaikkialla kaupungissa
- luo edellytyksiä palvelujen säilymiselle myös nykyisissä esikaupungeissa täydennysrakentamispotentiaalin kautta
- mahdollistaa monipuolisen asuntokannan Helsingissä
- lisää urbaania kaupunkiympäristöä
- mahdollistaa palveluverkon kehittämisen osoittamalla uusia keskustoja
- mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen
- säilyttää viherverkostokaupungin
- luo edellytykset merellisen Helsingin kehittämiselle
- mahdollistaa luonnonsuojelualueiden, merkittävien luontoalueiden ja arvokkaiden kulttuuriympäristöjen säilymisen

4 Yleiskaavan toteuttaminen ja seuranta

Yleiskaavan toteuttamisohjelma laaditaan kaavaehdotusvaiheessa. Siinä tullaan ottamaan kantaa asemakaavoituksen ohjelmointiin ja aikataulutukseen yleiskaavan aluevarausten strategisten painoarvojen mukaisesti. Ohjelmointi ja asemakaavoituksen vaiheistus on tärkeää, jotta kyetään paremmin ennakoimaan ja suunnittelemaan kaupungin investointeja: mm. palveluverkkoa ja liikenneverkkoa kustannustehokkaasti ja oikea-aikaisesti uusille ja tiivistettäville alueille.

Tärkeätä on ohjelmoida sellaisia hankkeita ensisijaisesti asemakaavoitettaviksi, joiden merkitys kaupunkirakenteen eheyttämisen, tärkeiden joukkoliikennejärjestelmien toteuttamisen tai elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamisen ja palvelujen tukemisen ja järjestämisen kannalta ovat olennaisia. Kaupungin tasapainoisesta kehittämisestä tulee myös huolehtia.

Toteuttamisohjelmassa tullaan tarkastelemaan uusien rakentamiskohteiden ajoituksen lisäksi myös mitoitusta yleispiirteisellä tasolla.

Liikennejärjestelmän toteuttamissuunnitelma sisältyy yleiskaavan toteuttamisohjelmaan. Yleiskaavassa esitetään liikennehankkeita, joiden toteutumisaikataulut ovat hyvin erilaisia.

Helsingin sisääntuloväylien muuttaminen kaupunkibulevardeiksi tapahtuu vaiheittain, arvioimalla liikenteellisten vaikutusten, maankäyttömahdollisuuksien sekä kustannusvaikutusten suhdetta eri väylien välillä. Joukkoliikenteen raideverkon kehittyminen kytkeytyy voimakkaasti maankäytön kehitykseen. Säteittäisten linjojen toteutuminen riippuu kaupunkibulevardien toteutusaikataulusta, sillä bulevardien toteutumisen edellytyksenä on laadukkaat, nopeat joukkoliikenneyhteydet.

5 Suunnittelun vaiheet, osallistuminen ja vuorovaikutus

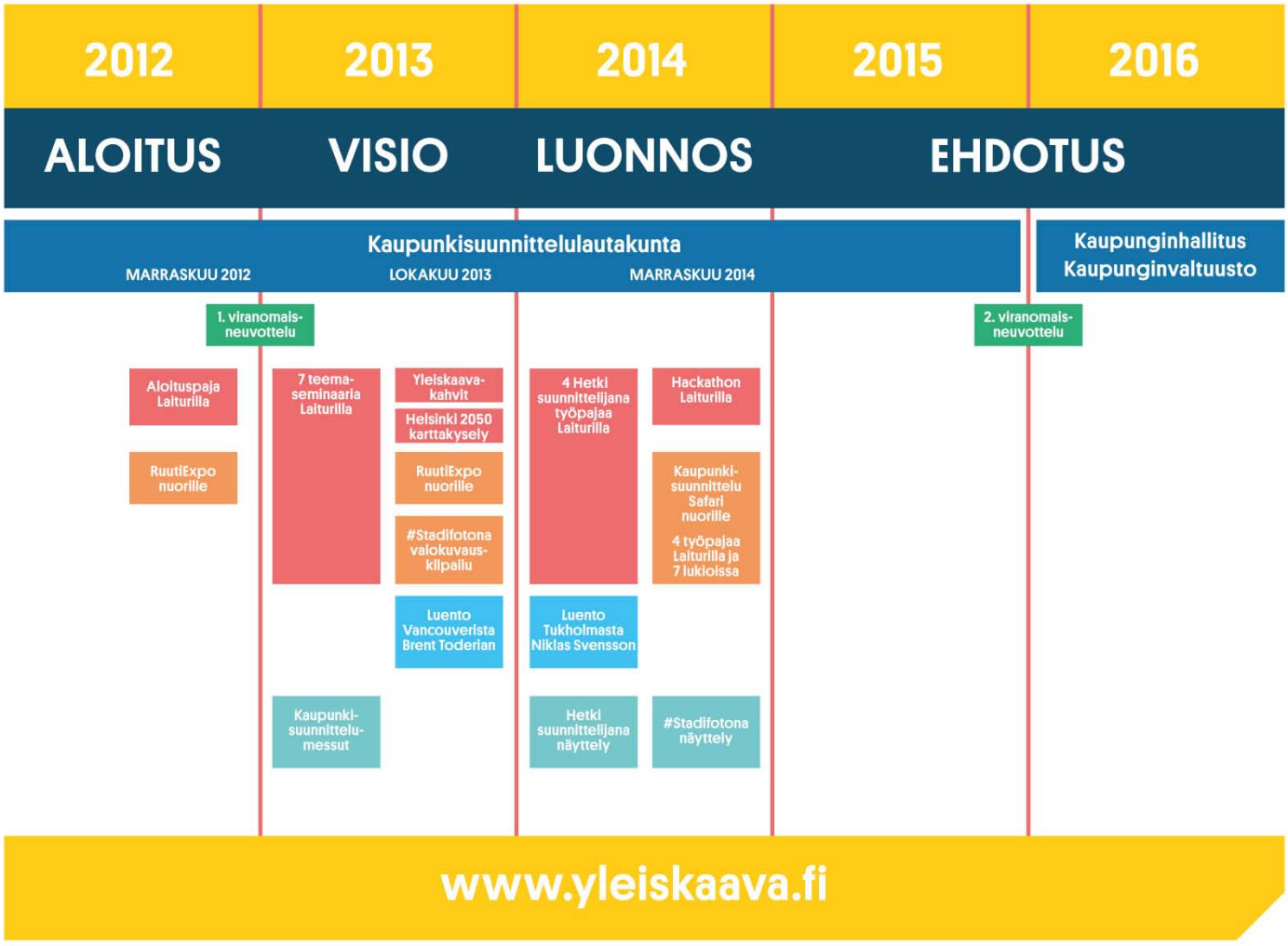
5.1 Viestintä ja vuorovaikutus

Vuonna 2013, kun valmisteltiin yleiskaavan visiota, vuorovaikutuksen tavoitteena oli avata ja keskustella yleiskaavan taustalla vaikuttavista monimutkaisistakin ilmiöistä kaupunkilaisten kanssa. Tavoitteena oli innostaa kaupunkilaisia ajattelemaan tulevaisuuden Helsinkiä ja sitä millaista kaupunkia kohti olemme menossa.

Vuonna 2014, yleiskaavaluonnosta valmisteltaessa, vuorovaikutuksen tavoitteena oli saada Helsingin suunnittelusta kiinnostuneilta kaupunkilaisilta näkemyksiä ja ideoita Helsingin tulevaisuudesta mm. internetissä olleen karttakyselyn avulla sekä järjestämällä alueellisia suunnittelutyöpajoja "Hetki suunnittelijana" Kaupunkisuunnitteluviraston info- ja näyttelytila Laiturilla.

Yleiskaavatyössä on haluttu saada erikseen nuorten näkemyksiä suunnitteluun. Nuorille räätälöitiin omia mahdollisuuksia osallistua mm. valokuvauskilpailun ja kaupunkisuunnittelusafarien kautta.

Vuonna 2013 yleiskaavatyössä valmisteltiin visiota. Teemaseminaareissa keskusteltiin yleiskaavassa käsiteltävistä teemoista ja taustalla vaikuttavista ilmiöistä. Vuonna 2014 yleiskaavaluonnoksen valmistelun tueksi haluttiin selvittää mahdollisimman laajasti helsinkiläisten mielipiteitä tulevaisuuden Helsingistä mm. Helsinki 2050 -karttakyselyllä ja Hetki suunnittelijana -työpajoilla.



5.1.1 Aloitusvaiheen vuorovaikutus lyhyesti (2012-2013)

Yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä yleiskaavan lähtökohdat ja tavoitteet olivat nähtävillä 22.11.2012–23.1.2013. Niistä jätettiin yhteensä 35 kannanottoa, joista 20 oli viranomaiskannanottoja. Kannanotot ja vastaukset niihin on koottu Vuorovaikutusraporttiin 20.10.2013.

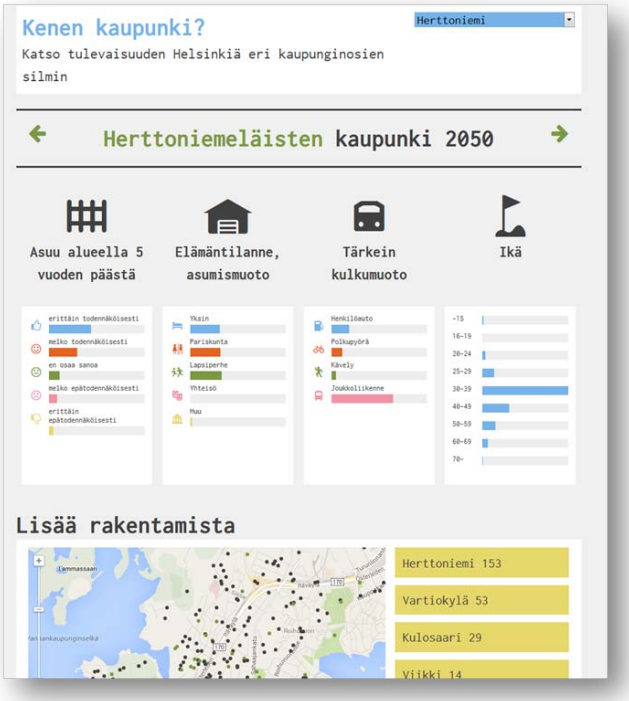
Vuonna 2013 yleiskaavaan valmisteltiin visiota. Vuorovaikutuksen tavoitteena oli avata yleiskaavan teemoja ja taustalla vaikuttavia monimutkaisiakin ilmiöitä kaupunkilaisille. Teemaseminaareissa keskusteltiin eri alojen asiantuntijoiden esitysten pohjalta. Esittelytila Laiturilla järjestettiin kymmenen tilaisuutta, joihin osallistui yhteensä 1000 kaupunkilaista. Esimerkiksi teemaseminaareissa tammi–huhtikuussa 2013 keskusteltiin asiantuntijoiden esityksien pohjalta yleiskaavatyön keskeisistä teemoista seitsemästä eri näkökulmasta, jotka olivat kaupungin kasvu, asuminen, liikenne, virkistys- ja kaupunkikulttuuri, elinkeinot ja kilpailukyky, ilmastonmuutos sekä palvelut.

5.1.2 Yleiskaavaluonnoksen valmisteluun liittyvä vuorovaikutus (2013-2014)

Yleiskaavan valmistelun tueksi haluttiin selvittää mahdollisimman laajasti helsinkiläisten mielipiteitä tulevaisuuden Helsingistä.

Helsinki 2050 -karttakyselyllä marras–joulukuussa 2013 kartoitettiin mahdollisimman monen kaupunkilaisen näkemyksiä yleiskaavan pohjaksi. Netissä olevaan karttaan oli mahdollista merkitä esimerkiksi hyviä rakentamispaikkoja, tärkeitä viheralueita tai uusia liikenneratkaisuja. Kyselyyn vastasi noin 4 700 henkilöä ja karttamerkintöjä tehtiin kaikkiaan yli 33 000.

Karttakyselyn tuloksia esiteltiin info- ja näyttelytila Laiturilla 10.2.2014. Paikalla oli noin 30 henkilöä. Kyselyn aineisto julkaistiin avoimena datana ja Hackathonissa kilpailtiin sovelluksesta tai visualisoinnista, joka tarjoaa kiinnostavimman uuden näkökulman aineistoon.



Hackathonin voittajasovelluksessa ”Kenen kaupunki?” voidaan tarkastella eri kaupunginosien profiileja.

Hetki suunnittelijana -työpajoissa helmi–maaliskuussa 2014 suunniteltiin, millainen Helsinki on vuonna 2050. Tavoitteena oli saada helsinkiläisiltä hyviä ideoita mukaan suunnitteluun. Työpajojen 250 osallistujaa tekivät 27 suunnitelmaa, joihin oli mahdollista tutustua työpajojen jälkeen yleiskaavan verkkosivuilla sekä info- ja näyttelytila Laiturilla. Pajojen tulokset julkaistiin blogissa, missä niihin on tutustunut lähemmäs kaksituhatta kaupunkilaista.

Kaupunkisuunnittelun Safareilla tammi–huhtikuussa 2014 haluttiin selvittää, mitä mieltä nuoret ovat Helsingin tulevaisuudesta ja yleiskaavoittajien visioista. Mukana oli 167 oppilasta 7 lukiosta. Neljässä viikonlopputyöpajassa Laiturilla mietittiin tulevaisuuden Helsinkiä ja etsittiin ratkaisuja kaupunkisuunnittelun ongelmiin. Työpajoissa jalkauduttiin ideoimaan Siilitien, Pakilan, Malmin ja Mäkelänkadun tulevaisuutta. Viikonlopputyöpajoihin osallistui yhteensä 33 nuorta. Kaupunkisuunnittelusafarit järjesti Avanto Helsinki.

Nuorten vaikuttamistapahtuma RuutiExpon marraskuun 2013 kaavoituskilpailussa suunniteltiin koko Helsinki valmiiksi. Lisäksi muovailtiin ideoita rantojen käyttöön.

#stadifotona-valokuvauskilpailun aiheena joulukuusta 2013 helmikuuhun 2014 oli tulevaisuuden Helsinki. Kilpailuun lähetettiin Instagramissa lähes 200 valokuvaa.

Helsingin medialukion helmikuisessa työpajassa nuoret pohtivat fiktiivisessä asukastilaisuudessa Puistolan asemanseudun kehittämistä. Yleiskaava oli mukana marraskuussa 2013 myös Nuorten vaikuttamistapahtumassa RuutiExpossa, jossa nuoret suunnittelivat Helsinkiä kaavoituskilpailussa yhdessä kaupunginvaltuutettujen ja yleiskaavoittajien kanssa. Kaavoituskilpailun järjesti World student capital eli pääkaupunkiseudun opiskelija- ja ylioppilaskuntien yhteistyöverkosto.

Nuorten osallistumiseen liittyvistä kokemuksista ja tuloksista keskusteltiin Laiturilla järjestetyssä tulospajassa 9. huhtikuuta. Työn tulokset olivat esillä Laiturilla näyttelyssä huhtikuussa 2014.

Yleiskaavan blogissa (www.yleiskaava.fi) taustoitettiin Hetki suunnittelijana -työpajoja ja karttakyselyä, julkaistiin niiden tulokset ja kutsuttiin keskusteluun. Somessa aiheita jaettiin Helsinki suunnittelee -profiilin alla Twitterissä ja Facebookissa. Teemat jatkoivat elämäänsä myös muilla foorumeilla.

Yli 1500 kaupunkilaista seurasi yleiskaavan kuulumisia uutiskirjeen kautta. YouTube-videoilla avattiin vision ajatuksia, kiteytettiin asukaspalautetta ja jaettiin karttakyselyn tulosten julkistamistilaisuus.

Yleiskaavan nettisivuilla on syyskuuhun 2014 mennessä ollut yli 50 000 kävijää, 160 blogijuttua ja lähes 1000 kommenttia.

Esimerkkejä kaupungiosia kuvaavista sanapilvistä.
Sovellus kehiteltiin Hackathonissa.

6 Yhteenveto kaavoituksen eri vaiheissa esitetyistä mielipiteistä

6.1 Yhteenveto osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta esitetyistä mielipiteistä

Helsingin uuden yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaupunkisuunnittelulautakunnan 20.11.2012 hyväksymät yleiskaavan lähtökohdat ja tavoitteet olivat nähtävänä 22.11.2012–23.1.2013 kaupungintalon ilmoitustaululla, kaupunkisuunnitteluvirastossa ja viraston internetsivuilla sekä yleiskaavan verkkosivuilla.

Yleiskaavan aloituspamaus järjestettiin Laiturilla 26.11.2012. Tilaisuudessa esiteltiin Yleiskaavan lähtökohtia. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä työohjelmasta esitettiin 35 kannanottoa. Näistä viranomaiskannanottoja oli 20. Kannanotoista laadittiin tiivistelmät sekä vastineet Vuorovaikutusraporttiin (22.10.2013).

6.2 Yhteenveto yleiskaavan luonnosvaiheessa esitetyistä mielipiteistä

Yleiskaavan visiovaiheen käsittelyn jälkeen kaupunkisuunnitteluvirastoon on toimitettu mielipiteitä liittyen visiovaiheessa esitettyihin yleiskaavan suunnitteluperiaatteisiin ja strategisiin lähtökohtiin. Mielipiteisiin on vastattu selostamalla, miten kyseinen mielipide on otettu huomioon yleiskaavaluonnosta tehtäessä (liite).

Visiovaiheen päätöksenteon jälkeen saapuneita mielipiteitä kokonaisuutena tarkasteltaessa, voidaan nähdä, että mielipiteet jakautuvat viiteen asiakokonaisuuteen:

- Suunnittelun lähtökohdat
- Viheralueet
- Merellisyys
- Kaupunkibulevardit
- Liikenneratkaisut

Suunnittelun lähtökohtien osalta mielipiteissä kritisoitiin erityisesti yleiskaavatyön pohjaksi tehtyä väestönkasvuskenaariota ja valintaa nopeimpaan väestönkasvuskenaarioon vastaamiseksi. Keskeinen peruste yleiskaavan mitoitukselle on se, että yleiskaavassa on mahdollistettava kaupungin kasvu kestävän ja tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi. Huomattavaa on, että pienempikin toteutuva kasvu on yleiskaavan puitteissa mahdollinen.

Viheralueiden suhteen keskeinen mielipiteissä toistuva teema on nykyisten viheralueiden pinta-alojen säilyminen muuttumattomina sekä viheralueiden säilyminen

laadullisesti mahdollisimman luonnontilaisina. Perustelut viheralueiden tärkeydelle ovat yhteneväiset yleiskaavatyössä esitettyjen perustelujen kanssa. Yleiskaavassa kuitenkin esitetään joissain kohdin rakentamista nykyisille viheralueille sellaisissa sijainneissa, missä rakentamisesta saatavat kaupunkirakenteelliset hyödyt on arvioitu suuremmiksi kuin sellaisenaan säilyvän viher- tai virkistysalueen hyödyt. Kaupunkilaisten virkistysmahdollisuudet on myös otettava huomioon kasvavassa kaupungissa ja siksi viheralueiden laadullinen kehittäminen on tärkeää.

Merellisyyteen liittyvissä mielipiteissä toistunut teema oli luonnontilaisten merenranta-alueiden turvaaminen yleiskaavassa mahdollisimman laaja-alaisesti. Tämän tavoitteen kanssa yleiskaavan päämäärä on osin ristiriitainen, sillä yleiskaavassa ja siihen liittyvässä merellisyyttä perusteellisemmin selvittävässä liiteraportissa, keskeisenä tavoitteena on merellisten toimintojen ja toimintamahdollisuuksien lisääminen Helsingin rannoilla ja merialueilla. Luonnontilaisten rantojen tärkeys on kuitenkin huomioitu, ja liiteraportissa on luonnonarvoiltaan merkittävimmät alueet tunnistettu ja määritelty luonnontilaisina säilyviksi alueiksi.

Toimitiloja koskevien mielipiteiden kanssa yleiskaava on samansuuntainen, yleiskaavan määrittäessä tärkeimmät toimitila-alueet säilyviksi nykyisessä käyttötarkoituksessaan.

Bulevardeihin liittyen mielipiteissä esitettiin huomio nykyisten sisääntuloväylien erilaisesta maisemallisesta luonteesta. Tämä on huomioitu yleiskaavassa, mutta tosiasiallisesti moottoriteiden muuttaminen kaupunkibulevardeiksi tulee olemaan myös mittava maisemallinen muutos. Bulevardisointi maankäytön kehittämisen periaatteena esiintyi yleiskaavatyön myönteisenä asiana useassa kannanotossa.

Liikenneratkaisuista esiin nousivat poikittaisten yhteyksien sekä vesiliikenteen kehittämisen tärkeys. Yleiskaava on näiltä osin mielipiteiden kanssa samansuuntainen. Liikenteeseen liittyen esitettiin myös vaihtoehtoisia tapoja teknologisiin liikenneratkaisuihin, jotka ovat myös yleiskaavan puitteissa pitkälti mahdollisia.

6.3 Yhteenveto yleiskaavan luonnosvaiheessa tehdyn karttakyselyn analyysistä

Karttakyselyn paikannukset ovat olleet käytettävissä yhtenä suunnittelun lähtökohtana yleiskaavaa tehtäessä. Oheisessa kartassa on esitetty kaikki kyselyssä esiintyneet paikannukset uuteen asuinrakentamiseen liittyen. Paikantamistoiveeseen "paikka tai alue asuinrakentamiselle" vastattiin 8911 kertaa. Yleiskaavasta johdettuna esityksenä on kartta, joka kuvaa yleiskaavan esittämää kaupungin rakentumisen intensiteettiä hehtaarin maapinta-alaa kohden. Intensiivisimmän muutoksen alueet erottuvat kartalta tumman violetteina.

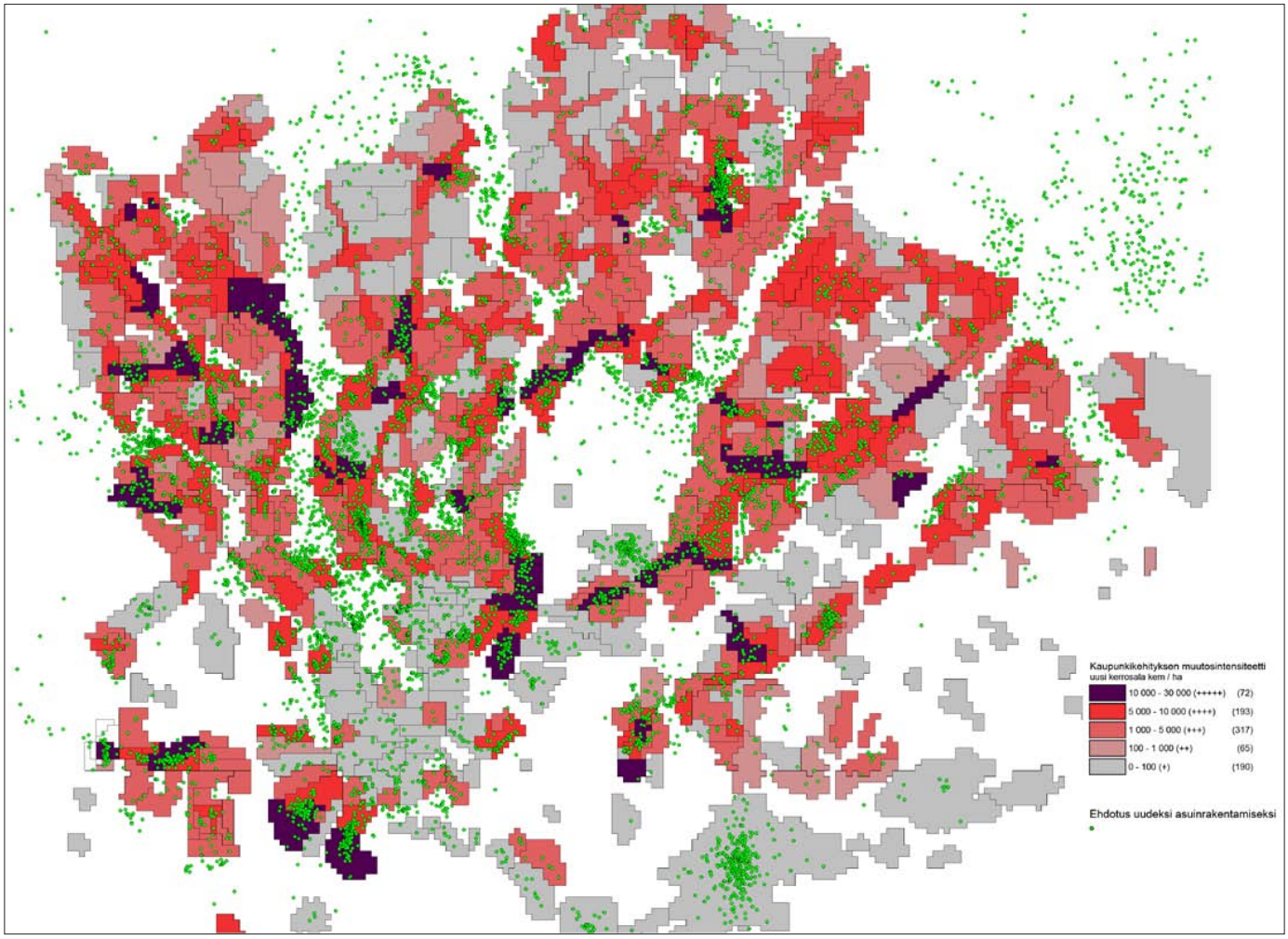
Kyselyn paikannukset ja ehdotukset uusiksi asuinrakentamisen paikoiksi jakaantuivat ympäri kaupunkia, kuitenkin niin, että selvimmät paikannuskeskittymät on havaittavissa nykyisen Kehä I:n eteläpuolella. Tämän voi tulkita tarkoittavan toiveita kantakaupungin laajentamiseen ja urbaanien asumismahdollisuuksien lisäämiseen. Selviä paikannuskeskittymiä on myös yleiskaavassa esitetyillä intensiivisimmillä muutosalueilla, kuten bulevardeiksi muutettavien nykyisten moottoriteiden alueella. Tässä analyysissä ei ole mukana kysymystä: "kadunvarsi joka kaipaa rakentamista", jonka tuloksena on myös runsaasti bulevardisointia tukevia ehdotuksia.

Hajanaisia, mutta useita ehdotuksia asuinrakentamiseen on kohdennettu myös laajoille nykyisille viheralueille. Tämä kertoo erityisesti yleiskaavalliseen suunnitteluun

liittyvästä arvojen moninaisuudesta, sillä laajat viheralueet ovat myös tässä kyselyssä usein merkitty ainutlaatuiseksi koetuksi luonnonympäristöksi. Asuntorakentamista on ehdotettu runsaasti myös toimitila-alueina yleiskaavassa säilyville alueille, joka osaltaan kertoo myös asuinmahdollisuuksien parantamisen toiveista.

Karttakyselyn tuloksia on analysoitu myös raportissa "Hetki suunnittelijana" - Kaupunkilaisten huomioita ja tarkennuksia Helsingin tulevaisuudesta karttakyselyssä (liite).

Kyselyssä esiintyneet uuteen asuinrakentamiseen liittyvät paikannukset. Taustakartalla yleiskaavan mahdollistamat asemakaavoitettavat kerrosneliöt suhteutettuna osa-alueiden pinta-aloihin. (Alpo Tani)



7 Lopuksi: Nykytilanne Helsingissä ja seudulla

7.1 Helsingin ja seudun kaupunkirakenne

Helsingin seutu on väkiluvultaan Suomen suurin kaupunkiseutu - metropolialue, joka koostuu 14 kunnasta. Helsinki on pääkaupunkina seudun merkittävin keskus. Helsingin seudulle on ominaista hajaantuminen laajalle alueelle ja rakentamisen leviäminen taajamarakenteen ulkopuolelle. Tiiviisti rakentunut kantakaupunki on pinta-alaltaan ja asukasmäärältään verrattain pieni. Kaupunkiseudun kasvu oli nopeimmillaan lähiörakentamisen aikakaudella, mistä on seurannut melko väljä yhdyskuntarakenne, jossa kerrostaloalueet ovat keskittyneet erityisesti säteittäisten ratojen varsille ja pientalovaltaiset kaupunginosat levittäytyvät näiden ympärille. Tämä on johtanut Helsingin seudulla energiataloudellisesti tuhlailevaan ja kaupunkituottavuuden kannalta epäedulliseen yhdyskuntarakenteeseen, missä liikenteen kustannukset ovat suuret ja ilmastovaikutukset kielteiset.

Historiallisen kaupungistumiskehityksen vuoksi Helsingin keskustan voidaan yhä sanoa olevan seudun pääkeskus, muiden seudun keskusten ollessa eritasoisia alakeskuksia. Helsinki muodostaa yhdessä Espoon ja Vantaan kanssa pääkaupunkiseudun, metropolialueen ydinalueen, jossa kaupungit ovat pitkälti kasvaneet yhtenäiseksi rakennetuksi vyöhykkeeksi. Pääkaupunkiseutu toimii myös työmarkkina-alueena yhden kaupungin tavoin. Kehyskunnat jakaantuvat kaupunkirakenteellisesti kahteen luokkaan. Tiiviimmin rakennettuja kuntia ovat radanvarsikunnat etenkin pääradan suunnassa, ja omakotitalovaltaisimpia kunnat, jotka eivät nykyisin ole yhteydessä raideverkkoon. Työssäkäynti pääkaupunkiseudulla on hyvin yleistä kaikista kehyskunnista ja monien kehyskuntien maankäyttö on asuinaluevaltaista.

Seudun yhdyskuntarakenteelle on ominaista useiden aluekeskusten muodostama verkostomainen rakenne. Helsingin tärkeimpiä keskuksia ovat kantakaupungin ja sen pohjoisen laajentumisalueen Pasilan lisäksi Malmi ja Itäkeskus. Espoon tärkeimmät keskukset ovat Leppävaara, Espoon keskus, Matinkylä sekä Tapiola–Otaniemi–Keilaniemi -akseli. Vantaalla merkittävimmät keskukset ovat Myyrmäki ja Tikkurila, minkä lisäksi lentoaseman eteläpuolelle on viime vuosien aikana kasvanut Aviapoliksen merkittävä keskus.

Kooltaan seudun suurimmat työpaikkakeskittymät löytyvät edelleen Helsingin kantakaupungista ja sitä ympäröivältä vyöhykkeeltä, mutta kaupunkiseudun kasvaessa myös työpaikkarakenne on hajautumassa laajemmalle alueelle. Seudun alueellisesta työpaikkarakenteesta voimakkaimpina ydinalueen ulkopuolisina kasvukeskittyminä näyttäytyvät Otaniemi–Keilaniemi, Pitäjänmäki, Leppävaara ja Aviapolis.

7.2 Ympäristö

7.2.1 Rakennettu ympäristö

Rakennettu kulttuuriympäristö on osa Helsingin identiteettiä. Helsingin kulttuuriympäristö koostuu rakennusperinnöstä, kulttuurimaisemasta ja muinaisjäännöksistä.

Rakennusperintö

Kaupunki perustettiin 1550 Vantaanjoen suulle ja siirrettiin Vironniemelle eli nykyisen keskustan alueelle vuonna 1640. Helsingistä puuttuu eurooppalaiselle kaupungille tunnusomainen keskiaikainen keskusta. Kaupungin nykyinen rakennuskanta on käytännössä rakentunut vasta 1800-luvulta lähtien. Historiallisen keskustan jatkeena kivikaupunki kasvoi 1900-luvun alkukymmeniltä lähtien pohjoiseen päin Kallion ja Töölön kaupunginosien kautta.

Helsingin erityispiirteitä eurooppalaisena pääkaupunkina ovat empiren ruutukaava, modernismi ja 1900-luvun arkkitehtuuriperintö. Helsingin historiassa ja kehityksessä keskeistä on myös merellisyys ja kaupungille luonteenomainen silhuetti. Helsingissä on vahva puutarhataiteen perintö, johon sisältyy kartano- ja huvilakulttuuri sekä laaja helsinkiläinen puistokulttuuri. Maailmanperintökohteita edustaa Suomenlinna.

Kaupungin rakennettua ympäristöä luonnehtii Helsingissä historiallisen rakennuskannan vähäinen määrä ja eurooppalaisessa katsannossa rakennuskannan poikkeuksellisen nuori ikä. 1700-luvulta peräisin olevia rakennuksia tavataan laajempana ryhmänä Helsingissä kartanolaitokseen kuuluvien rakennusten lisäksi ainoastaan Suomenlinnasta. Esikaupungeissa tärkeää historiallista kerrostumaa edustavat kartanoihin kuuluneet keskiaikaiset pellot, historialliset kylänpaikat ja historialliset tiet.

Helsingin rakennuskanta oli vuonna 2014 Tilastokeskuksen rekisteritietojen mukaan 45 078 rakennusta. 1800-luvun puolella rakennettujen rakennusten määrä, alle 100 kpl, on Helsingissä poikkeuksellisen vähäinen. Maantieteellisesti ne keskittyvät Suomenlinnaan ja Senaatintorin - Kruununhaan ympäristöön. Kaikkiaan Helsingissä on 500 ennen vuotta 1900 rakennettua rakennusta eli runsas prosentti kaupungin koko rakennuskannasta. Historiallisen rakennusperinnön ohuudesta ja vähäisestä määrästä johtuen kaikki mitä on jäljellä, on jo harvinaisuutensa vuoksi Helsingissä säilyttämisen ja vaalimisen arvoista.

Valtaosa Helsingin rakennuskannasta on 1900-luvulla tai toisen maailmansodan jälkeen rakennettua, toisin sanoen Helsinki on rakennuskannaltaan suurimmaksi osaksi 20. vuosisadan kaupunki. Ennen toista maailmansotaa, vuosien 1900 -1940 aikana, toteutettuja rakennuksia on runsas 12 % rakennuskannasta. Jälleenrakennuskaudella eli toisen maailmansodan jälkeen vuosina 1940 – 70 rakennetut rakennukset käsittävät kolmasosan koko rakennuskannasta. Valtaosa, eli enemmän kuin puolet nykyisestä rakennuskannasta, on rakennettu vuoden 1970 jälkeen.

Helsingin uudemmilla kerrostaloalueilla metsälähiöideologia oli hallitseva 1940-luvulta 1960-luvun alkuun asti. Tästä ympäristötyypistä kehitettiin useita eri muunnelmia Olympiakylän hienostuneesta maastoon taiten sovitetusta asemakaavasta Kontulan suureen mittakaavaan ja veistoksellisuuteen. Tämän jälkeen aluerakentaminen ja teollinen rakentaminen saivat yhä suuremman jalansijan samalla kun kritiikki metsälähiötä kohtaan voimistui. 1970- ja 1980-luvuilla kehitettiin tiivis ja matala-ideologia, ja alkoi pyrkimys pois puhtaasta lähiömallista. Siltamäen 1970-luvun kompaktikaupunki ja 1980-lukua edustavat Malminkartano, Länsi-Pasila ja Katajanokan uusi osa ovat esimerkkejä urbaanimman kaupunkirakentamisen ihanteesta.

1990-luvulta lähtien kaupungin uudet asuntoalueet ovat sijoittuneet satama- ja teollisuuskäytöstä poistuneille alueille, ensin Ruoholahteen, Herttoniemeen, Pikku-Huopalahteen ja Vuosaareen ja sen jälkeen yhä lähemmäs kantakaupungin tuntumaan tai yhteyteen. Lähiön ja kantakaupungin vastakohtaisuus on vähitellen

kuroutunut tai kuroutumassa umpeen. Korttelirakenteessa on palattu paikoin umpikortteliin tai sen sovellutuksiin.

Ensimmäisiä näistä kantakaupungin tuntumaan toteutetuista alueista oli Viikki – Arabianranta. Jätkäsaaressa ja Kalasatamassa alueiden rakentaminen on meneillään. Osalla kaupungin entisistä satama- ja liikennealueista rakentamista vasta suunnitellaan, näihin alueisiin kuuluvat esimerkiksi Hernesaari, Telakkaranta ja Keski-Pasila.

Helsingissä on 65 valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). RKY -inventoinnissa on osoitettu alueita tai yksittäisiä kohteita alkaen Helsingin perustamisen paikasta Vanhastakaupungista aina 1960-luvun Pihlajamäen näköalalähiöön ja 1957 valmistuneeseen Alppilan kirkkoon. RKY 2009 -luettelon kohteista liki 20 kohdetta kuuluvat ensimmäisen maailmansodan aikaisiin maa- ja merilinnoitteisiin. Lisäksi maakunnallisessa inventoinnissa (2012) on esitetty useita maakunnallisesti arvokkaita kohteita, jotka eivät sisälly RKY -luetteloon.

Kulttuurimaisema

Helsingissä kulttuurimaisema on pääosin rakennettua urbaania maisemaa; puistoja, pihoja ja puutarhoja. Vantaanjokilaakson viljely- ja kulttuurimaisema on valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden luettelossa. Merellinen Helsinki, joka koostuu Kruunuvuorenselän, Eteläsataman, Kauppatorin, Katajanokan ja Suomenlinnan maisemista, on yksi Suomen 27 kansallismaisemasta.

Maisemakulttuurikohteet edustavat Helsingin kehityshistorian kannalta keskeisiä, kulttuurihistoriallisesti merkittäviä viheralueita. Ne kuvaavat kaupungin kehitystä ja eri aikakausien suunnitteluratkaisuja sekä kertovat helsinkiläisestä puutarha- ja puistokulttuurista ja vapaa-ajanvietosta. Helsingin maisemakulttuurikohteisiin kuuluu eriluonteisia viheraluetyyppejä kuten esimerkiksi kartanopuistot ja -ympäristöt, huvilakulttuuri, siirtolapuutarhat, kansanpuistot, aikakaudelle tyypilliset puistot ja liikunta-alueet, hautausmaat ja muut erilliset viheralueet.

Esikaupunkialueilla helsinkiläisen urbanismin ytimen muodostaa kartanolaitoksen osana olleet kartanot kulttuurimaisemineen ja niiden ympärille kasvaneine esikaupunkiyhdyskuntineen. Kartanot, maatilat ja tilakeskukset sijoittuivat Vantaan – Keravanjoen ja Mätäjoen laaksoihin ja tärkeimpien teiden varteen. Vanhimmat niistä ovat keskiaikaista perua. Myöhemmin herraskartanoita puistoineen syntyi erityisesti Suomenlinnan rakentamisen myötä. Yksi helsinkiläisen kulttuurimaiseman erityispiirre ovat merelliset kartanot. Yhtä tärkeää helsinkiläistä maisemakulttuurin tyyppiä edustavat eri kymmenluvuilla rakennetut yhtenäisesti suunnitellut pientaloaluekokonaisuudet. Merkittävin puutarhakaupunkimainen kokonaisuus Helsingissä on Käpylä.

Muinaisjäännökset

Kulttuurimaiseman vanhimpia elementtejä Helsingissä ovat esihistorialliset ja historiallisen ajan muinaisjäännökset. Esihistorialliset muinaisjäännökset keskittyvät Helsingissä Mätäjokilaaksoon ja Itä-Helsinkiin. Keskiaikaisia kyläpaikkoja ja historiallisten teiden jäännöksiä on eri puolilla kaupunkia. Kaupungin syntypaikka sijaitsee Vantaanjoen suulla. Ensimmäisen maailmansodan aikainen linnoitusketju kattaa pohjoisilla esikaupunkialueilla ulomman ja sisemmän kehän, jotka ulottuvat itäisestä Helsingistä läntisiin kaupunginosiin saakka. Lisäksi linnoitteita on monissa Helsingin edustalla olevissa saarissa. Helsingin erityispiirteenä on vedenalainen kulttuuriperintö, joka on laajuudeltaan huomattava.

7.2.2 Luonnonympäristö

Kaupungin ytimen sijainti Suomenlahteen työntyvällä kapealla niemellä pohjoisissa olosuhteissa on määrittänyt ja yhä määrittää lähtökohdat kaupungin rakentumiselle ja myös viheraluerakenteelle. Helsingin kaupunkikuva muodostuu jäätikön kuluttaman kallioperän aikaansaamien mäkien ja saarten sekä niemien sarjan, tunnusomaisen havumetsän ja tähän viitekehykseen rakentuneen, pääosin modernistisen arkkitehtuurin yhdistelmästä. Helsinki on jo luonnostaan pirstaleinen rehevien alankojen, merenrantojen ja kallioalueiden vuorottelema mosaiikkimainen maisema. Sijainti, maiseman luontainen heterogeenisyys ja kansainvälinen satamatoiminta idän ja lännen välillä ovat luoneet Helsingistä kasvistollisesti Suomen yhden lajistorikkaimman alueen.

Helsinki on vihreä ja merellinen kaupunki. Viheralueet peittävät n. 40 % sen maapinta-alasta, ja niiden verkostomaisuus, monipuolisuus ja tasainen jakautuminen kaupunkimaisemassa ja toisaalta myös rantaviivan ja saariston luonnonmukaisuus saavat aikaan vehreän yleisilmeen.

Kaupunki jakautuu maisemaltaan karkeasti pohjoiseen, metsäiseen osaan ja eteläiseen osaan, jota hallitsee merellisyys. Julkinen rantaviiva sekä virkistyskäytössä olevat saaret ja venereitit mahdollistavat merellisyyden kokemisen.

Suuri osa historiallisista puistoista ja aukioista sijoittuu Helsinginniemelle. Saarissa ja merenrannoilla on kartanoita puistoineen ja viljelymaisemineen sekä huviloita puutarhoineen, erityisesti kaupungin itäosissa. Lukuisat hautausmaat, siirtolapuutarhat ja puutarhamaiset asuinalueet täydentävät viheralueverkostoa.

Viheraluejärjestelmän rungon ja selkärangan muodostavat säteittäiset vihersormet, jotka ulottuvat merenrannalta kaupungin rajalle ja yli. Merialue ja saaristo muodostavat toisen laajan kokonaisuuden, joka yhdistää vihersormet toisiinsa.

Vihersormet edistävät monimuotoisuutta, koska kullakin ”sormella” on erityisluonteensa sen mukaan, miten ne sijaitsevat maisemassa ja kaupunkirakenteessa. Läntinen vihersormi sijaitsee pienipiirteisessä jokilaaksossa, Keskuspuisto pääosin kumpuilevalla metsäselänteellä ja Helsinkipuisto osin Vantaanjokilaaksossa ja osin merialueella. Viikki – Kivikon vihersormi myötäilee Kivikon selännereunaa, joka muodostaa voimakkaan kontrastin Viikin viljelymaisemalle. Itä-Helsingin kulttuuripuistossa yhdistyy merellinen ympäristö huvila- ja kartanoalueisiin. Vuosaaren ulkoilupuistossa yhdistyvät merellisyys, uusi urbaani kanavaranta, kartanoympäristö ja täyttömäestä muovattu ulkoilualue.

Vihersormiin on keskittynyt merkittävä osa Helsingin luonnon ja kulttuurihistorian sekä maisemakulttuurin arvoista. Vihersormet toimivat myös ekologisina käytävinä ja mahdollistavat metsäisen verkoston. Ne muodostavat laajuutensa puolesta Helsingin tärkeimmät luonnon ydinalueet, joissa on parhaat mahdollisuudet hyvin toimivien ekosysteemien säilymiseen. Silloilla ja alikuluilla on tärkeä merkitys vihersormien hahmottumiselle yhtenäisinä kaupunkirakenteessa.

Vesimaisema on Helsingin ominaispiirre. Helsingin saaristo jakautuu sisälahtien, selkävesien, ulkosaariston ja avomeren vyöhykkeeseen. Kaksi kolmasosaa Helsingin pinta-alasta on merta. Kaupungissa on yli 200 kilometriä rantaviivaa mantereella ja valtaosa siitä on yleisessä käytössä, samoin kuin suurin osa yli 300 saaresta, joista suurimmat ovat vasta avautumassa yleiseen käyttöön. Tämä ns. sinirakenne, johon kuuluvat merenrannan ja saariston vesialueiden lisäksi myös sisälahdet, joensuut, jokilaaksot ja koskipaikat, purot sekä kosteikot, lisää kaupungin elämyksellisyyttä sekä tarjoaa monia virkistyspalveluja ja toimintamahdollisuuksia.

Helsingin edustalla on myös ainutlaatuinen merellisen Helsingin kansallismaisema ja maailmanperintökohde Suomenlinna ja monia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita.

Helsingin ainutlaatuisuus on laadukas luonnonympäristö. Kaupunkimetsät ovat Helsingille tunnusomainen piirre ja ne muodostavat verkoston. Metsien osuus on runsas 20 % kaupungin maapinta-alasta, kun se Keski-Euroopan kaupungeissa on keskimäärin 12 %. Metsät ovat luontoarvoiltaan monimuotoisia. Helsingissä on myös avoimien biotooppien niittyverkosto, joka keskittyy linnoituslaitteiden ympäristöihin, Itä-Helsinkiin ja Longinojan ympäristöön. Kolmas tärkeä ekologinen verkosto koostuu merialueesta, Vantaan- ja Keravanjoesta, lammista ja puroista ja avo-ojista.

Kaupungin alueella on myös yli 50 luonnonsuojelualuetta, jotka pääosin ovat pieniä, vain seitsemän on yli 10 hehtaarin suuruista. Kaupungin kolmeen merelliseen Natura-alueeseen kuuluu yhteensä 920 hehtaaria lähinnä linnuston suojelun kannalta tärkeää ruovikko- ja vesialuetta.

7.3 Helsingin asema seudulla ja kansainvälisesti

Helsingin kaupunkiseutu on koko valtion kehityksen moottori. Kansainväliset kehitysvoimat ohjaavat osaltaan Helsingin suunnittelua, kaupungin rakenteellisia muutoksia ja tulevaa kehitystä.

Kansainvälisiä trendejä

- Tallinnan ja Helsingin välinen liikenne kasvaa erittäin nopeasti sekä matkustajien, tavaraliikenteen että henkilöautoliikenteen osalta seuraavina vuosikymmeninä
- Turismi Venäjältä Helsinkiin kasvaa edelleen seuraavina vuosikymmeninä
- Laivakalusto uusiutuu ja nykyinen laivakalusto poistuu käytöstä. Uudet alukset vastaavat kasvaneisiin Pietarin ja Tallinnan matkustaja- ja rahtimääriin sekä ympäristö- ja laatumääräyksiin
- Tavaraliikenne tarvitsee koordinointia. Jätkäsaaren rakentuminen ja merirahdin sekä matkustajamäärien kasvu vaativat tavaraliikennevirtojen uudelleen ohjaamista
- Hiilineutraali kaupunki. Ilmastotavoitteet tulevat muuttamaan kansainvälistä toimintakenttää.
- Merellinen Helsinki. Luonnonympäristön merkityksellisyyden kasvu kannustaa Helsinkiä kehittämään merellistä aluetta kansainvälisenä voimavarana

EU:n alueellisessa toimintasuunnitelmassa (2007) hahmotellaan jäsenvaltioiden väliset rajat ylittävän yhteistyön lisäämistä päämääränä kestävän, älykkään ja osallistavan kasvun aikaansaaminen. EU:n tavoitteena on luoda monikeskuksisten metropolien verkosto. Kaupunkiseutujen verkoston odotetaan kehittyvän toimintojen ja yhteistyön avulla. Helsingin tapauksessa merkittävintä rajat ylittävää yhteistyötä tehdään tällä hetkellä Pietarin ja Tallinnan kanssa. Partnerikaupunkeina nähdään erityisesti Tallinna ja Pietari, Tukholma ja Berliini. Näissä yhteyksissä mahdollisuuksina korostuvat fyysiset yhteydet. Itämeren logistisena keskuksena Helsingissä korostuvat laiva-, juna- ja lentoliikenteen mahdollisuudet. Kaukaisia kumppaneita ovat mm. Peking ja Moskova.

Helsingin kaupungin strategian lähtökohtana on pääkaupunkiseudun visio, jonka mukaan Helsinki kehittyy tieteen, taiteen, luovuuden sekä hyvien palvelujen voimaan perustuvana innovaatio- ja liiketoimintakeskuksena. Kansainvälinen Helsinki on erityisesti lento-, juna-, ja laivaliikenteen päässä oleva pysäkki. Sillä on myös immateriaalinen paikka esimerkiksi mediassa tai ihmisten mielissä, se on tiedon ja mielikuvien pysäkki. Kansainvälisestä näkökulmasta Helsinki näyttäytyy vapaa-ajan, liike-elämän sekä arjen kaupunkina. Helsinkiin tullaan vierailemaan, tekemään töitä ja opiskelemaan. Kaupungissa asutaan, käydään kauppaa ja vaihdetaan tietoa. Työperäistä maahanmuuttoa pyritään edistämään.

Helsingin ydinkeskusta on Suomen merkittävin kaupallisen palvelutarjonnan keskittymä. Ydinkeskusta on Helsingin kansainvälinen näyteikkuna. Siellä asioivat matkailijat ovat erityinen kuluttajaryhmä. Risteilyalukset tuovat merkittäviä matkailijavirtoja suoraan ytimeen (Katajanokan terminaali, Kauppatori ja Länsisatama). Kaupunkirakennustaiteelliset, historialliset ja monumentaaliset arvot takaavat sen, että se säilyy pääkaupunkiseudun keskusverkoston merkittävimpänä alueena myös tulevaisuudessa.

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

EU:n TEN-T ydinverkon liikennekäytävistä kaksi koskettaa Helsinkiä. Skandinavia–Välimeri -käytävän itäinen osa on meri- ja maaliikenteen E18-käytävä Tukholmasta Turun – Helsingin-Vaalimaan/Vainikkalan kautta Pietariin. Pohjanmeri – Itämeri -käytävän pohjoinen osa on Via/Rail Baltica Tallinnaan ja päättyen Helsinkiin. TEN-T ydinverkon liikennekäytäville ollaan luomassa komission vetämänä hallinnointirakenteita. Käytävien solmukohtien kaupunkien ja aluekehityksen rooli tulee olemaan aiempaa suurempi. Helsingin asema Itämeren liikennekäytävien risteyskohtana on lisäksi erityinen mahdollisuus kaupungin kansainvälisen näkyvyyden ja liikenneyhteyksien parantamisen kannalta.

7.4 Väestö ja asuminen

Helsingin laajeneminen kaupungin silloisten rajojen yli käynnistyi laajemmassa mitassa 1950-luvulla ja vauhdittui 1960- ja 1970-luvulla. Koko seudun väestö kasvoi myös 1970-luvulla, kun Helsingin väestö väheni. Seudun kasvuun on liittynyt voimakas väestöllisen painopisteen siirtymä vyöhykkeittäin ulommas seudun pääkeskuksesta, Helsingin kantakaupungista. Aluksi asumisen laajeneminen painottui Helsingin esikaupunkeihin, seuraavaksi Espooseen ja Vantaalle ja 1980-luvulta alkaen entistä vahvemmin kehysalueelle.

Kasvu on liittynyt Suomen myöhään alkaneeseen, mutta nopeasti edenneeseen kaupungistumiseen. Helsingin seudun väestö on 60 vuodessa kasvanut 0,5 miljoonasta 1,4 miljoonaan (2,6-kertaiseksi). Suuret kaupunkialueet tarjoavat kasautumis- ja saavutettavuusetuja, jotka vetävät alueelle kilpailukykyistä ja kasvavaa yritystoimintaa. Helsingin seutu on ollut yksi Euroopan nopeimmin kasvaneista suurkaupunkialueista 1980-luvulta lähtien.

Tällä hetkellä Helsingin seudun muuttovoitto on suurinta yli 40 vuoteen. Helsingin seudun väkimäärä kasvoi reippaasti vuonna 2013, lähes 18 000. Väestönkasvu

keskittyy vahvasti metropolialueelle: 75 prosenttia koko Suomen kasvusta kertyi Helsingin seudulle. Seudun väestökasvu painottui pääkaupunkiseudulle ja erityisesti Helsinkiin, jossa asukkaiden määrä kasvoi 8 600 hengellä. Helsingin seudun ja erityisesti pääkaupunkiseudun kasvu tuo haasteita asuntotuotantoon, palveluihin ja infrastruktuurin rakentamiseen.

Pääkaupunkiseudun asuntojen hinnat ovat selvästi muuta maata korkeammat. Helsingin asuntojen hinnat selvästi vielä sitäkin korkeammat ja kantakaupungin asuntojen hinnat ovat jo karanneet usean palkansaajan ulottumattomiin. Se kertoo työllistymismahdollisuuksista korkean tuottavuuden pääkaupunkiseudulla ja halukkuudesta sijoittua pääkaupunkiseudulle ja Helsinkiin. Keskustan hintakehitys kertoo, että urbaaneista asumismahdollisuuksista on niukkuutta.

Helsingin asumisväljyys kasvoi nopeasti 1960-luvulta 1980-luvun loppupuolelle asti tulotason nousun ja suhteellisen suuren asuntotuotannon ansiosta. Sen jälkeen ja erityisesti 1990-luvun jälkipuolelta alkaen Helsingin väljyyskehitys hidastui merkittävästi ja trendi erkaantui koko maan väljyyskehityksen urasta. Vuoden 2005 jälkeen Helsingin asumisväljyys on kasvanut vain marginaalisesti, vaikka koko maassa kasvu on jatkunut. Asumisväljyys on Helsingissä tällä hetkellä 34,2 h-m^2/hlö vastaavan luvun ollessa Suomessa 39,8 h-m^2/hlö.

Yleiskaavan työohjelmavaiheessa laadittiin väestösuunnite vuoteen 2050 saakka (Tieke, Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy). Raportti on liitteenä yleiskaavan valmisteluasiakirjoissa. Väestösuunnite sisältää neljä väestöprojektiota. Helsingin osalta nopean projektion mukainen väestökasvu edellyttäisi 7,5 milj. k-m^2 (hidas väljyyskasvu) – 12 milj. k-m^2 (”normaali” väljyyskasvu) asuntotuotantoa vuoteen 2035 mennessä ja 12–18 milj. k-m^2 asuntotuotantoa vuoteen 2050 mennessä. Helsingin nykyinen (vuoden 2012 alussa) asuntokanta on noin 27 milj. k-m^2. Asuntokannan pitäisi kasvaa 44–67 % vuoteen 2050 mennessä eli suhteellisesti suunnilleen saman verran kuin koko seudun asuntokannan. Perusvaihtoehdossa Helsingin asuntokannan kasvuhaarukka on 8–11,5 milj. k-m^2, hidastuvassa 7–10 milj. k-m^2 ja voimakkaasti hidastuvassa 5–7 milj. k-m^2. Nopea väestöprojektiovaihtoehto perustuu oletukseen, että Helsingin seudun ja Helsingin muuttovoitto pysyy viime vuosien tasolla vuoteen 2050 asti. Tämä merkitsee, että Helsingin seudun väkiluku kasvaisi lähes 2 miljoonaan ja Helsingin väkiluku lähes 0,9 miljoonaan vuonna 2050. Raportissa todetaan lisäksi, että nykyisen tiedon valossa näin nopea kasvu on täysin mahdollinen ja siihen on perusteltua varautua.

Yleiskaavan pohjaksi valittiin nopean kasvun vaihtoehto, joka on vuositasolla toteutunut viimeisten vuosien aikana ja vastaa kaupunginvaltuuston edellyttämää 5500 asunnon vuosittaista sitovaa asemakaavoitustavoitetta.

Raportissa todetaan edelleen, että jos Helsingin seutu tulevaisuudessakin pitää asemansa yhtenä Pohjois-Euroopan vahvoista kasvukeskuksista, se tulee pysymään sekä kansainvälisen että kansallisen muuttoliikkeen kohdealueena. Euroopan talouskriisi, sodat ja luonnonkatastrofit eri puolilla maailmaa, ilmaston lämpeneminen sekä rajojen madaltuminen generoivat muuttoliikettä, joka suuntautuu taloudellisesti kasvaville ja oloiltaan vakaille seuduille. Edelleen suuri tulotasoero Venäjään, Baltiaan ja muuhun Itä-Eurooppaan verrattuna vetää muuttoliikettä naapurimaista ja Itä-Euroopasta. Muuttoliike on yksilölähtöistä eikä sitä voida viranomaisten toimesta pysäyttää tai suunnitella.

Mahdollinen nopea väestönkasvu edellyttää varautumista maankäytön tiivistymiseen ja laajentumiseen sekä tarvittavaan perusrakenteen ja palveluverkoston kasvuun. Väestönkasvun edellytyksenä on riittävän suuri tonttimaan tarjonta ja asuntotuotanto.

Toisaalta tarvittavaan asuntotuotantoon vaikuttaa oleellisesti asumisväljyyden kehitys, joka on myös varsin epävarma tekijä.

Kasvun aikaansaaman maankäyttöpaineen positiivisena puolena on, että jatkuva muuttovoitto pitää työikäisen väestön määrän kasvussa ja osuuden korkeana. Lisäksi se saa aikaan, että eläkeikäisen väestön osuus kasvaa hitaammin. Tätä kautta nopea väestönkasvu luo myös tulopohjan perusrakenteen ja palveluiden rahoittamiselle. Hitaan väestönkasvun projektiossa huoltosuhde on heikompi, mikä syventää julkistalouden kestävyysvajetta.

Raportin yhteenveto-osiossa todetaan vielä, että mikäli tonttimaan tarjonta pysyy pullonkaulana asuntotuotannolle, se vaikuttaa sekä väestökehitykseen että asumisen hintaan. Väestönkasvuun nähden liian pieni asuntotuotanto johtaisi asuntojen hintojen suhteelliseen nousuun, joka vähentäisi muuttovoittoa. Toisaalta jos tonttimaan tarjonta pysyisi niukkana Helsingissä ja muualla pääkaupunkiseudulla, maankäytön paine purkautuisi kehyskuntiin ja ulommalle työmarkkinavyöhykkeelle, jossa maankäytön kasvumahdollisuudet ovat joustavammat. Tämä puolestaan johtaisi yhdyskuntarakenteen hajautumiseen entisestään.

7.5 Toimitilat ja työpaikat

Helsingissä oli vuoden 2011 alussa 381 625 työpaikkaa. Koko Helsingin seudun työpaikoista 55 % sijaitsee Helsingissä, 16 % Espoossa sekä Vantaalla ja kehysalueella kummassakin 14 %. Viime vuosikymmenien trendinä on ollut Helsingin työpaikkaosuuden supistuminen sekä Espoon ja Vantaan osuuksien kasvu. Kuitenkin työpaikkojen alueellinen muutos Helsingin seudulla on vaimentunut, ja jakauma on pysynyt suhteellisen vakaana viime vuosina.

Helsingin suurin työpaikkakeskittymä on kantakaupunki. Se on myös seudun kaupallinen sekä vapaa-ajan- ja kulttuuritoimintojen keskus. Työpaikkatiheys ulottuu vyöhykemäisenä kantakaupungista sen laajenemisalueille. Helsingin kantakaupungin työpaikkamäärä ei ole kasvanut siinä määrin kuin asema seudulla pääkeskuksena olisi edellyttänyt. Esimerkiksi Tukholmaan verrattuna kantakaupungin osuus koko kaupunkiseudun työpaikoista on selvästi pienempi, eikä alueen työpaikkakasvu ole ollut viime aikoina yhtä voimakasta (Söderström ym. 2014).

Helsingin ydinkeskustan työpaikkamäärä on viime vuosikymmeninä laskenut, mutta keskustan reunavyöhyke on samanaikaisesti kasvattanut merkitystään työpaikka-alueena. Perinteisissä alakeskuksissa, kuten Pasilassa, Itäkeskuksessa ja Malmilla, työpaikkakehitys on ollut negatiivista. Suuri osa pääkaupunkiseudun työpaikkakasvusta on sijoittunut erilaisiin työpaikkojen ja kaupan keskittymiin, kuten Espoon Keilaniemen–Otaniemen alueelle sekä Vantaalle Kehä III:n ja lentoaseman tuntumaan. Helsingin työpaikka-alueista kasvua on 2000-luvulla suuntautunut etenkin Käpylän aseman ympäristöön sekä Vuosaaren uudelle satama-alueelle.

Helsingin elinkeinorakenne on muuttunut yhä palveluvaltaisemmaksi. Arvioiden mukaan suurin toimitilakysyntä kohdistuukin tulevaisuudessa toimisto- ja liiketiloihin. Joiltain osin voidaan kuitenkin nähdä myös viitteitä tuotannollisen toiminnan palaamisesta Suomeen – kuluttajien arvomaailma, käyttäytymisen muutos, kuljetuskustannusten nousu jne. vaikuttavat tähän. Tällöin myös Helsingissä elinkeinorakenne voi poiketa oletetusta.

Yleiskaavaa valmistellaan tilanteessa, jossa kantakaupungin toimitilojen ja liiketilan lisäksi yhä suurempi Helsingin yritysalueista ja -tonteista on muuttumassa asumiseen. Tämä ei Helsingin tuottavuuden kannalta ole perusteltua. Korvaavia työpaikkoja

täytyisi syntyä tilalle hyville sijainneille. Pienillä yrityskeskittymillä, kuten Lauttasaaren Vattuniemessä trendi on ollut selvä pitkään. Kuitenkin alueiden palvelut tarvitsevat tukea yrityksistä. Moni asukkaiden ja asuinalueiden palveluista elää päivisin työpaikkojen turvin (elintarvikekaupat, ravintolat)

Varsinaisia suuria yhtenäisiä työpaikka-alueita, joilla vielä olisi mahdollisuus laajentua ja mahdollistaa lisää tuotannollista toimintaa tai toimintaa, joka vaatii erityisesti logistiikkaa, on Helsingissä enää vähän. Tällaisia laajempia kokonaisuuksia on vain Herttoniemi-Roihupelto sekä Pitäjänmäki ja sataman yritysalue. Tattariharjulla ja Tattarisuolla on myös edellytyksiä tällaiseksi alueeksi pitkällä aikavälillä Malmin lentokenttäalueen kehittymisen myöstä. Tämän tyyppiset alueet mahdollistavat myös yhdyskunnan huollon kannalta elintärkeitä teknisen huollon tiloja ja kaupan suuryksiköitä, joka edellyttää kuljetuksia ja joka ei juuri voi sijaita asuinalueilla tai urbaaneissa keskustoissa.

Herttoniemen yritysalue on profiloitunut Suomen suurimpana autokaupan keskuksena, mutta sen lisäksi siellä on erittäin merkittäviä kansainvälisiä vientiyrityksiä. Roihupellon roolia työpaikka-alueena tukevat Roihupeltoon tulevat tekniikan alan ammatillisen oppilaitoksen tilat. Molemmilla on potentiaalia kehittyä myös korkean profiilin yritysalueina hyvien joukkoliikenneyhteyksiensä ja Myllypuroon tulevan ammattikorkeakoulun kampuksen turvin.

Pitäjänmäen yritysalueelle on laadittu maankäytön muutosperiaatteet (hyväksyttiin kslk:ssa 17.6.2014). Osa Pitäjänmäen nykyisestä toimitila-alueesta on muuttumassa monipuolisesti sekoittuneeksi alueeksi, mikä myös mahdollistaa asumisen. Yritysalue säilyy kuitenkin pääosin työpaikka-alueena. Edelleen Pitäjänmäellä on noin 20 000 työpaikkaa ja sen rooli toimitila-alueena on merkittävä.

7.6 Liikenne ja liikkuminen

Yleistä

Helsingin nykyinen liikenneverkko koostuu raideverkosta, jalankulku- ja pyöräteistä, tie- ja katuverkosta sekä satamista. Yhdessä liikenneverkkoa käyttävän henkilö- ja tavaraliikenteen sekä liikennettä ohjaavien järjestelmien kanssa ne muodostavat Helsingin liikennejärjestelmän.

Suhtautuminen kaupunkiliikkumiseen on muuttumassa myös Helsingin seudulla. Kaupunkirakenteen hajaantumisen ja henkilöautosuoritteen kasvun ehkäisemiseksi maankäyttöä pyritään tiivistämään ja joukkoliikenneyhteyksiä parantamaan. Autojen merkityksen laskusta länsimaisissa kaupungeissa on nähtävissä ensimmäisiä merkkejä. Nuoret ajavat ajokortteja aiempaa vähemmän. Helsingissä liikennekäytössä olevien autojen määrä suhteutettuna asukaslukuun on laskenut 6 % vuodesta 2007 vuoteen 2012.

Liikennejärjestelmän näkökulmasta tämä voi tarkoittaa merkittävää suunnan muutosta: suurten liikenneinvestointien sijaan pyritään resursseja käyttämään entistä tehokkaammin. Liikennejärjestelmä nähdään yhä useammin palveluna, ja palvelutarjonnan muutoksilla voidaan liikkumisen kysyntää ohjata niin, että liikennejärjestelmä kokonaisuutena toimii rahan, tilan ja luonnonvarojen kannalta tehokkaasti.

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen palvelutason kehittämisellä on nähtävissä monia myönteisiä seurauksia niin ympäristön, ruuhkautumisen, matka-aikojen kuin

säännöllisyydenkin kannalta. Viime vuosien liikennejärjestelmän kehitys on ollut vaikutusten hallinnan kannalta myönteistä: liikenneonnettomuudet ja niiden uhrit ovat vähentyneet, kasvihuonekaasupäästötavoitteissa on pysytty ja ilmanlaatu on pääasiassa hyvä.

Liikkumistottumukset

Helsingin seudun työssäkäyntialueella liikkumiseen käytetään arkivuorokautena noin 70 minuuttia henkeä kohti ja tässä ajassa tehdään hieman yli 3 matkaa. Vuorokauden aikana tehtävien matkojen määrä ja liikkumiseen käytetty aika vaihtelevat hyvin vähän vuodesta toiseen.

Matkojen kulkutapajakauma ja suorite sen sijaan vaihtelevat asuinalueen ja matkan tarkoituksen mukaan. Helsingin sisäisistä kaikista matkoista tehdään kävellen 32 %, pyörällä 11 %, henkilöautolla 21 % ja joukkoliikenteellä 34 %. Kantakaupungissa vastaavat osuudet ovat kävelyllä 38 %, pyörällä 11 %, henkilöautolla 13 % ja joukkoliikenteellä 39 %. Kantakaupungin joukkoliikenteen matkoista lähes puolet tehdään raitiovaunulla. Lisäksi seudulliset työssäkäyntivirrat vaikuttavat merkittävästi Helsingin liikenteeseen.

Matkojen pääasiallisen tarkoituksen mukaan jaoteltuna yli kolmasosa (37 %) tehdyistä matkoista oli työ-, koulu- tai opiskelumatkoja. Vapaa-ajan matkojen osuus (34 %) sekä ostosmatkojen osuus (16 %) ovat kasvussa. Vapaa-ajan matkojen osuus on suurempi esikaupungissa asuvilla kuin kantakaupunkilaisilla. Työmatkoissa tilanne on päinvastainen.

Pääkaupunkiseudun sisäisten moottoriajoneuvomatkojen suuntautumisessa on tapahtunut huomattavia painotusten muutoksia pitkällä aikavälillä. Helsingin kantakaupungin sisäisten ja kantakaupunkiin suuntautuvien matkojen määrä on pysynyt samansuuruisena 1970-luvun lopulta, kun taas esikaupunkialueiden sisäisten ja pääkaupunkiseudun poikittaisten matkojen määrä on karkeasti ottaen kaksin- tai kolminkertaistunut. Toisaalta pääkaupunkiseudun suurimmat moottoriajoneuvoliikenteen virrat suuntautuvat edelleen Helsinkiin: arkipäivien suurimmista 200–300 000 matkan virrat jakautuvat suhteessa niin, että kolme on Helsingin sisäistä liikkumista, yksi Espoon sisäistä ja yksi Vantaan sisäistä.

Jalankulku ja pyöräily

Kävelyä ja pyöräilyä on edistetty Helsingissä viime vuosina, alkaen pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelman hyväksymisestä vuonna 1995. Kaupungin strategiaohjelmassa 2009–2012 linjattiin, että liikennejärjestelmää kehitetään kestävien liikennemuotojen edistämiseksi. Pyöräilyn suunnittelukäytäntöjä on kehitetty, minkä seurauksena pyöräkaistojen, -taskujen, erotettujen pyöräteiden, pyöräpysäköintipaikkojen sekä muun pyöräilyinfrastruktuurin määrä Helsingissä on kasvanut.

Joukkoliikenne

Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmän rungon muodostavat lähijunaverkko ja metro, jota bussiyhteydet ja raitiotieliikenne täydentävät. Helsingin saaristoon kuljetaan lisäksi vesireittiliikenteellä ja Suomenlinnaan lautalla. Joukkoliikennejärjestelmään kuuluvat myös terminaalit, satamat, asemat ja pysäkit, joiden kautta paikalliset, seudulliset ja valtakunnalliset joukkoliikenneyhteydet kytkeytyvät toisiinsa. Helsingin satama on Suomen vilkkain satama ja yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle kytkevät Helsingin paitsi Suomen lentoliikenteen

keskukseen myös valtakunnallisesti merkittävään joukkoliikenteen solmukohtaan.

Raskas raideliikenne palvelee pääasiassa yhteyksiä, joilla on eniten matkustajia. Lähijunaliikenne kattaa säteittäisen liikenteen Helsingistä Pasilan kautta Rantarataa länteen, Vantaankosken rataa Vantaalle ja Päärataa pohjoiseen. Kaupunkirataverkko laajenee vuonna 2015 valmistuvan Kehäradan myötä Vantaalla parantaen yhteyksiä Helsingistä myös Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lisäksi tavaraliikennettä palvelee Vuosaaren satamarata. Metro kulkee nykyään Ruoholahdesta Itä-Helsinkiin, vuonna 2016 metro jatkuu Lauttasaaren ja Koivusaaren kautta Espoon Matinkylään.

Bussi- ja raitiotieliikenne palvelee niitä yhteyksiä, joilla ei ole raskasta raideliikennettä. Helsingissä on noin 13 raitiotielinjaa ja raitiotieverkon pituus noin 85 kilometriä. Raitiotieverkko kattaa nykyisellään kantakaupungin alueen kohtalaisen hyvin. Bussiliikenne palvelee koko Helsingin seutua täydentäen raideliikennettä. Bussiliikenteestä merkittävä osa suuntautuu nykyisellään Helsingin keskustaan.

Joukkoliikenteen palvelutaso kantakaupungissa ja kantakaupunkiin on hyvä jo nykyisellään. Joukkoliikenteen kehittämisen mahdollisuudet liittyvät erityisesti poikittaisen joukkoliikenteen, terminaalien, vaihtoyhteyksien ja liityntäpysäköinnin kehittämiseen. Bussi-Jokeri 1 on muuttumassa raide-Jokeriksi, pikaraitiotieksi, noin vuonna 2020. Jokeri 2 alkaa liikennöidä bussilinjana vuonna 2015. Tiedelinja on tällä hetkellä pääosin kantakaupunkimaisessa kaupunkirakenteessa kulkeva seutubussilinja, joka yhdistää useita pääkaupunkiseudun korkeakoulukampuksia sekä merkittäviä työpaikka-alueita toisiinsa Tapiolan ja Viikin välillä. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on varauduttu Tiedelinjan muuttamiseen raideyhteydeksi Tapiolan ja Viikin välillä 2021–2030, tulevaisuudessa linja jatkuu ehkä Myllypuroon tai Itäkeskukseen saakka.

Tie- ja katuverkko

Helsingin autoliikenteen rungon muodostavat seitsemän säteittäistä pääväylää sekä poikittaiset väylät Kehä I ja Hakamäentie. Seudullisesti tärkeän päätieverkon lisäksi Helsingin autoliikenneverkko tukeutuu kaupungin pää- ja kokoojakatuihin, jotka kytkeytyvät maankäyttöön pääasiassa paikallisliikenneverkon katujen avulla. Päätieverkon säteittäisväylistä kuusi sekä poikittaiset väylät Hakamäentie ja Kehä I ovat valtion maanteitä, joten valtion infrastruktuurin kehittämisratkaisut vaikuttavat Helsingin liikennesuunnittelun toiminnan puitteisiin.

Autoliikenteen pääverkko ruuhkautuu Helsingissä väylästä riippuen ajoittain tai säännöllisesti, mikä heikentää sen toimintavarmuutta. Kantakaupungin liikenteen ennustetaan tulevaisuudessa ruuhkautuvan nykyistä enemmän, kun kantakaupunkiin rakennettavat uudet asuin- ja työpaikka-alueet kasvattavat merkittävästi liikkumista alueella. Tämä kuormittaa ajoneuvoliikenteen verkkoa ja pakottaa liikkumisen järjestämiseen niin, että käytettävissä oleva kapasiteetti hyödynnetään tehokkaammin.

Helsingin seutu on jakautunut erillisiin moottoriteiden välisiin saarekkeisiin heti kantakaupungin ulkopuolella. Kaupunginosien väliset yhteydet kaipaavat parantamista, sillä suurilla väylillä on estevaikutus, mikä heikentää palvelujen saavutettavuutta ja joissain tapauksessa vaikuttaa jopa kaupunginosien eriarvoistumiseen. Ympäristöterveydellisistä syistä (pakokaasut, hiukkaset, melu) ja heikon asumisviihtyisyyden takia väylien lähelle ei käytännössä voi nykylähtökohdista rakentaa, vaikka moottoriteiden lähiympäristöissä on käyttämätöntä tai hukkakäytössä olevaa maapinta-alaa.

Pitkämatkaiset tavaraliikenteen kuljetukset siirtyvät yhä enemmän korkealuokkaiselle tieverkolle, jolla ne ovat vähemmän alttiita ruuhkille. Jakeluliikenne on kuitenkin voimakkaassa muutoksessa logistiikkakeskusten siirtyessä kauemmas seudun keskuksesta ja kotijakelun lisääntyessä.

7.7 Palvelut, virkistys ja vapaa-aika

Kaupalliset palvelut

Erikoiskauppa on hyvin keskustahakuista kauppaa ja se keskittyy voimakkaasti seudun pää- ja alakeskuksiin. Pääkaupunkiseudun suurin kaupallinen keskittymä on Helsingin kantakaupungin alue. Tämän ulkopuolella voimakkaimmat kaupalliset keskittymät rakentuvat suurten kauppakeskusten ympärille, kuten Leppävaaran Sello, Itäkeskuksen Itis, Myyrmäen Myyrmanni, Tikkurilan Tikkuri, Matinkylän Iso Omena ja Pakkalan Jumbo.

Pienempiä kaupallisia keskittymiä on perinteisissä paikalliskeskuksissa, kuten Tapiolassa, Malmilla, Vuosaaressa, Lauttasaaressa, Herttoniemessä, Espoonlahdessa, Espoon keskuksessa ja Korsossa. Kaupallisten palveluiden rakenne on työpaikkojakin voimakkaammin keskittynyttä. Suurten kauppakeskuksien rakentuminen isoimpien liikenneväylien varteen viimeisten 20 vuoden aikana on muuttanut voimakkaasti kaupallisten palveluiden rakennetta kohti monikeskuksisempaa muotoa.

Suurimmat tilaa vaativan kaupan keskittymät sijaitsevat Helsingin ydinkeskustan ohella lähinnä Kehä III:n varrella sekä Herttoniemessä ja Suomenojalla. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa on myös Roihupellossa, Konalassa, Suutarilassa sekä pienemmät keskittymät Vattuniemessä ja Tattarisuolla.

Päivittäistavaramyymälöiden saavutettavuus on Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla erinomaista. Pääkaupunkiseudun asukkailla on keskimäärin 8 minuutin kävelyetäisyydellä ja 424 metrin päässä lähin päivittäistavaramyymälä. Helsingissä lähimpään päivittäistavaramyymälään on keskimäärin 6 minuutin kävelymatka ja 392 metrin etäisyys.

Julkiset palvelut

Pääkaupunkiseudun suurimmat julkisten palvelujen keskittymät (päiväkodit, koulut, oppilaitokset ja terveyspalvelut) sijaitsevat kantakaupungin lisäksi suurimmissa paikalliskeskuksissa, kuten Vuosaaressa, Malmilla, Leppävaarassa, Matinkylässä, Olarissa, Espoonlahdessa ja Espoon keskuksessa. Yksittäisiä päiväkoteja ja ala-asteen kouluja sijaitsee kuitenkin jokaisessa kaupunginosassa alueensa lähipalveluina.

Vapaa-ajan palveluiksi lasketaan kuuluvaksi muun muassa teatterit, konserttitalot, urheilulaitokset, liikuntapuistot, taidemuseot, avoin nuorisotoiminta, kirjastot ja muut kulttuuripalvelut. Vapaa-ajan julkisia palveluita on keskittynyt erityisesti kantakaupunkiin, eteläiseen Espooseen, Itä- ja Länsi-Vantaalle. Helsingissä erityisiä kulttuuritaloja on Itäkeskuksessa, Vuosaaressa, Malmilla ja Kannelmäessä. Kulttuuripalveluista kirjastot ovat alueidensa merkityksellisiä lähipalveluja, joista helsinkiläiset ovat aina halunneet pitää kiinni.

Suuria urheilu- ja liikuntakeskittymiä pääkaupunkiseudulla on Helsingin kantakaupungin lisäksi mm. Myllypurossa, Pirkkolassa, Myyrmäessä ja Tapiolassa.

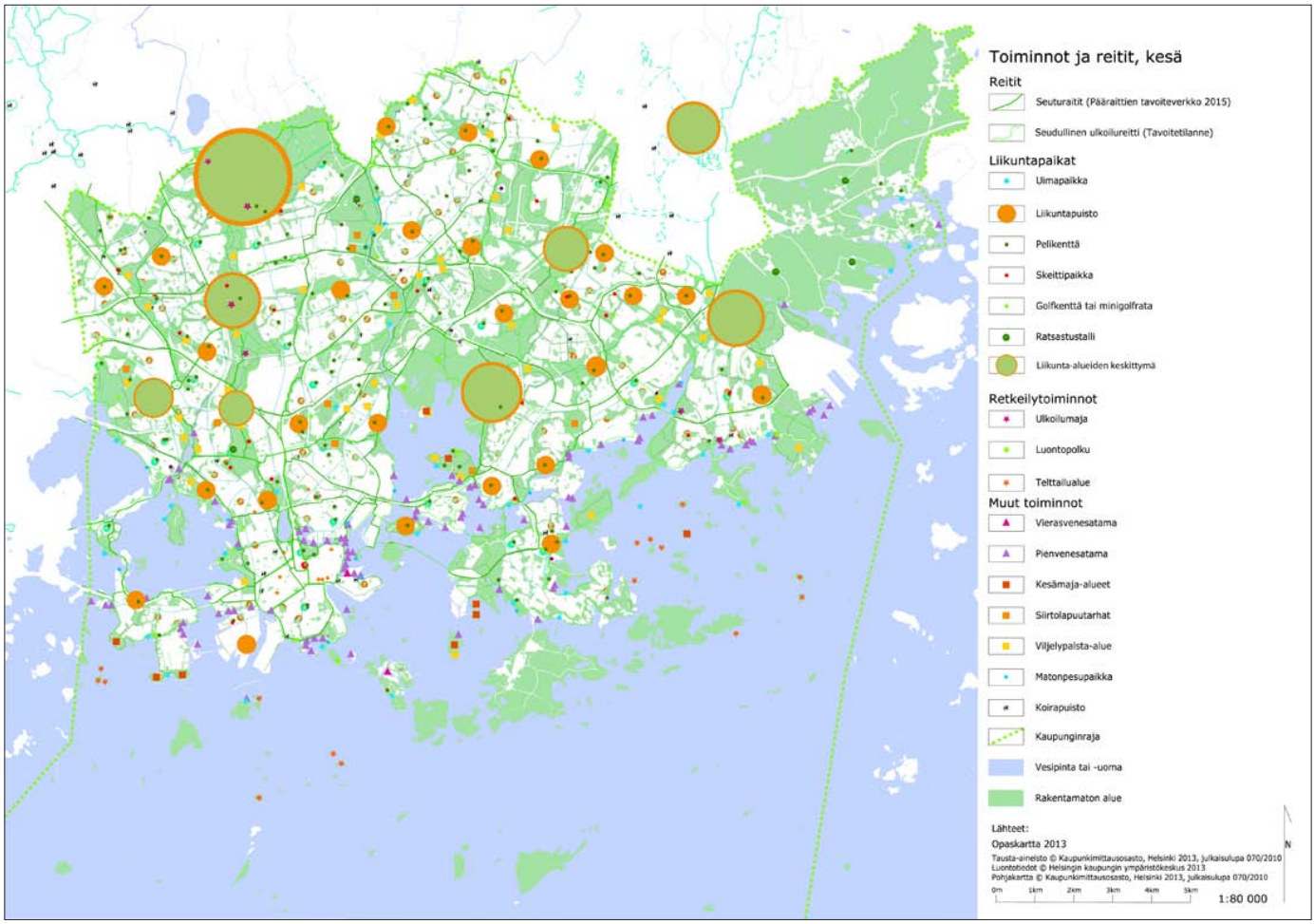
Virkistys

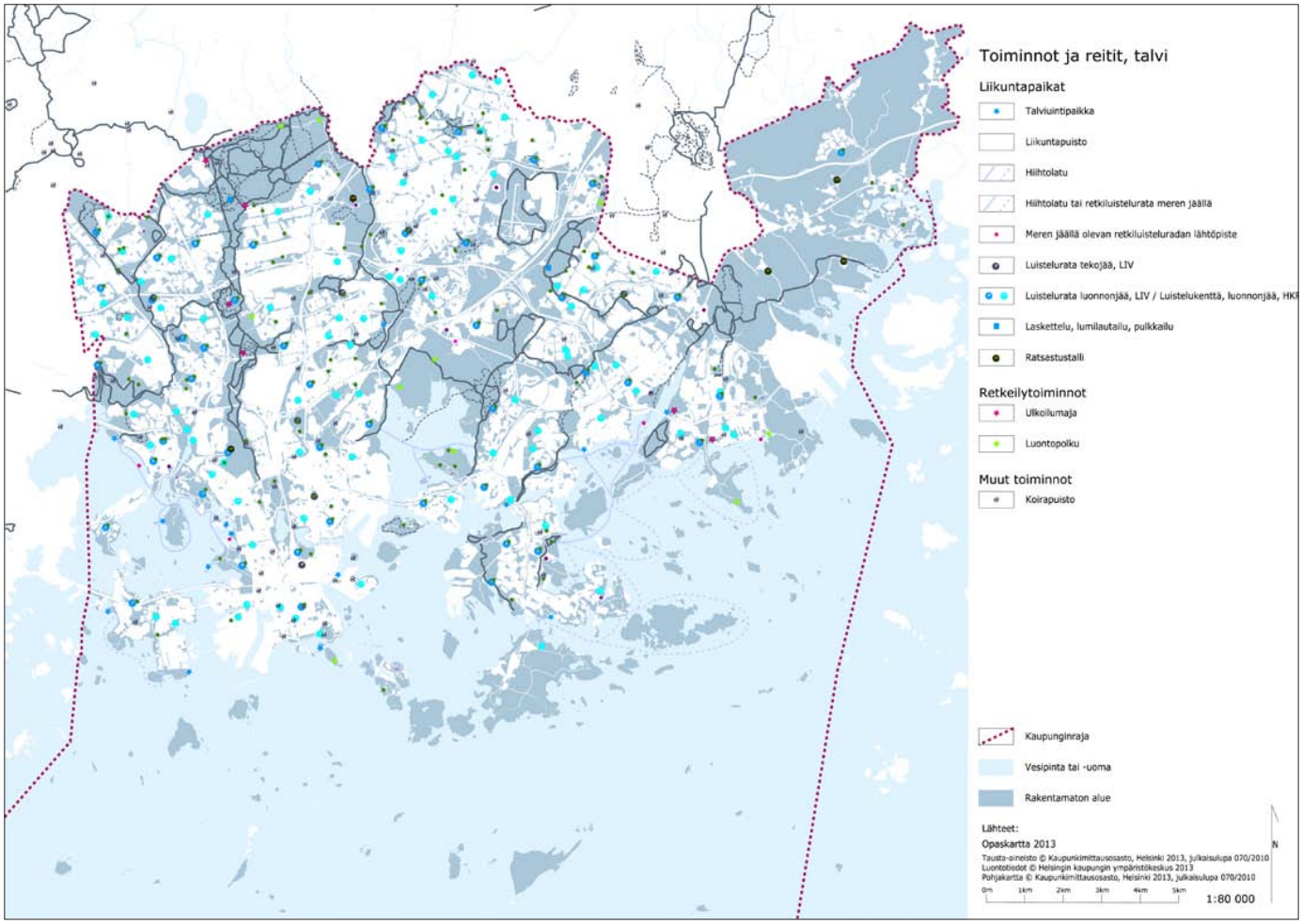
Virkistys voidaan nähdä myös palveluna. Helsingin viheraluetarjonnalle on ominaista monipuolisuus historiallisista taskupuistoista laajoihin kaupunkimetsiin ja siirtolapuutarhoihin. Nykyisin virkistysverkosto muodostuu lähipuistoista, liikunta- ja virkistyspalveluista, kaupunkipuistoista, laajoista seudulle jatkuvista viheralueista metsineen, vetovoimaisista rannoista ja saaristosta sekä monimuotoisesta kaupunkiluonnosta. Laajat seudulle jatkuvat viheralueet "vihersormet" ovat yhteydessä toisiinsa poikittaisia yhteyksiä muodostavien kaupunginosapuistojen, bulevardien, kävely-yhteyksien, merenrantapromenadien, kapeiden luontokaistaleiden, vihervöiden ja viherkäytävien välityksellä.

Helsingin virkistys- ja vapaa-ajanalueiden määrä on moniin eurooppalaisin kaupunkeihin verrattuna jonkin verran suurempi ja alueelliset mahdollisuudet virkistykseen paremmat. Lisäksi laaja merialue tarjoaa kaikkina vuodenaikoina mahdollisuuden virkistäytymiseen. Alueelliset erot kaupungin sisällä ovat kuitenkin suuria. Rakennettuja puistoja on vähän suhteessa luonnonmukaisiin virkistysalueisiin.

Helsingissä on muutamia suuria liikuntapuistoja, kuten edellä julkisten palvelujen kohdalla todettiin. Myllypurossa ja Pirkkolassa on Helsingin suurimpiin kuuluvat liikuntapuistot. Sellaiseksi voidaan laskea myös Eläintarhan puisto stadioneineen ja jäähalleineen. Pienempiä liikuntapuistoja on noin 30. Lähes jokaisesta kaupunginosasta löytyy liikuntapuisto.

Virkistys- ja ulkoliikuntapalvelut kuten liikuntapuistot, kentät ja skeittipuistot sijoittuvat tasaisesti kaupungin alueella. Ulkoilu- ja kevyenliikenteen reitistön avulla suurin osa toiminnosta on helposti saavutettavissa niin kesäisin kuin talvisin. Suuria maa-alueita vaativat erityistoiminnot kuten ratsastuskeskukset ja golfkentät sijaitsevat laajempien virkistysalueiden yhteydessä. Ranta-alueita elävöittävät kesäisin lukuisat uimarannat ja pienvenesatamat palveluineen. (Sirpa Törrönen)





Talvisin kaupunki ylläpitää parhaimmillaan lähes 200 kilometrin latuverkostoa, kymmeniä luistinratoja sekä seitsemää tekojäärataa. Hyvinä pakkastalvina jäällä voi hiihtää ja luistella hoidetuilla laduilla ja retkiluisteluradoilla. Talviuintiseurat vastaavat kaupungin 14 talviuintipaikasta. (Sirpa Törrönen)

Keskimäärin helsinkiläisillä on tarjolla monipuolinen ja alueellisesti melko tasapuolinen ja helposti saavutettava virkistyspalvelutarjonta.

Yhdyskuntatekninen huolto

Helsingin kaupunkimaisesta aluerakenteesta, satavuotisesta historiasta ja Suomen hyvin pitkälle viedystä alan sääntelystä johtuen Helsingin nykyinen yhdyskuntatekninen huolto on korkeatasoisesti ja kattavasti toteutettua ja hoidettua. Kansainvälisesti vertaillen yhdyskuntateknisen huollon palvelut mahdollistavat puhtaan, terveellisen ja turvallisen kaupungin, jossa näiden palveluiden tuottaman toiminnallisen ja fyysisen ympäristön varaan on hyvä kehittää kaupungin muita vahvuustekijöitä.

Viimeisten viidenkymmenen vuoden aikana yhdyskuntateknisen huollon maanpinnalta varaamien sijaintipaikkojen lukumäärä on merkittävästi vähentynyt. Tähän ovat vaikuttaneet erityisesti kaupungin kasvu, ympäristöhäiriöt ja huollon toteuttamisen taloudellisuuden vaatimukset. Samanaikaisesti jäljelle jääneet yksittäiset laitos- ja operointialueet sekä niitä ja kuluttajia yhdistävät runkojohdot, -kaapelit ja muut palvelulogistiset yhteydet ovat muuttuneet entistä tärkeämmiksi toimivan huollon näkökulmasta.

7.8 Yleiskaava 2002, tekeillä olevat osayleiskaavat ja maanalainen yleiskaava

Yleiskaava 2002:ssa Helsinki esitettiin tiivistyvänä kaupunkina, jonka ominaispiirteet väljyys, vehreys ja monipuolisuus säilyivät. Kantakaupunki laajentui satamatoiminnalta poistuville merenranta-alueille, jotka varattiin asumiselle. Kaupunkirakenne oli monikeskuksinen, ja ajatuksena oli keskusten profiloitumisella luoda oma ilme pääkeskukseen, aluekeskuksiin ja paikalliskeskuksiin.

Suurimpia uusia rakentamisalueita Yleiskaava 2002:ssa olivat raideliikenteeseen tukeutuvat alueet mm. Pasilassa, itäisillä esikaupunkialueilla, Laajasalossa ja Vuosaaressa. Muita laajempia kehittämisalueita olivat Kuninkaantammi ja Malmin lentokenttäalue, joista jälkimmäinen jäi pois lopullisesta yleiskaavasta korkeimman hallinto-oikeuden hyväksyttyä sitä koskevan valituksen. Malmin lentokenttäalueella on voimassa Yleiskaava 1992. Kasvu tapahtui etupäässä uusilla alueilla, mutta urbaani kaupunkikehitys ulottui myös keskustan ulkopuolelle tiivistyen. Esikaupunkialueilla asuntokantaa tasapainotettiin pientaloalueilla. Useita uusia pientalovaltaisia alueita, mm. tiiviitä kaupunkipientaloalueita onkin asemakaavoitettu viimeisen kymmenen vuoden aikana eri puolille Helsinkiä.

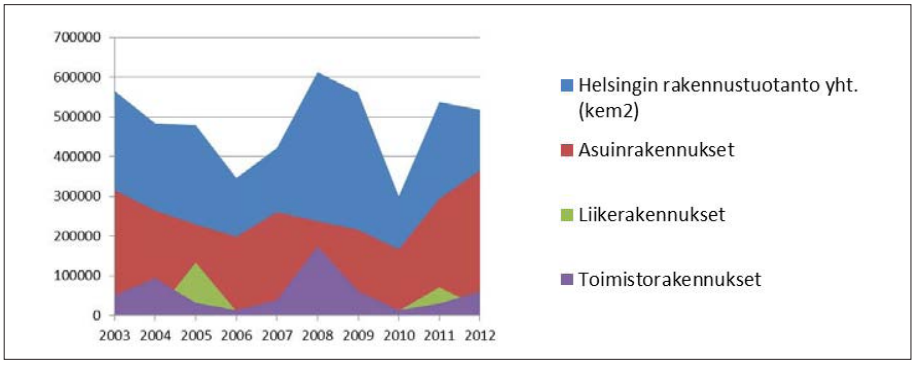
Asuntorakentamisen osuus koko kaupungin rakennustuotannosta näkyy seuraavassa taulukossa. Rakennustuotannon kokonaismäärä on vaihdellut vuosittain 300 000 - 600 000 k-m^2 välillä, ja asuntorakentamisen määrä on vaihdellut vajaasta 200 000 k-m^2:sta reiluun 300 000 k-m^2:iin vuodessa.

Yleiskaava 2002:ssa varauduttiin 600 000 asukkaaseen Helsingissä vuonna 2020, 600 000 asukkaan raja ylittyi kuitenkin jo elokuussa 2012. Nykyisen tietokeskuksen väestöennusteen mukaan vuonna 2021 ylitetään 650 000 asukkaan raja.

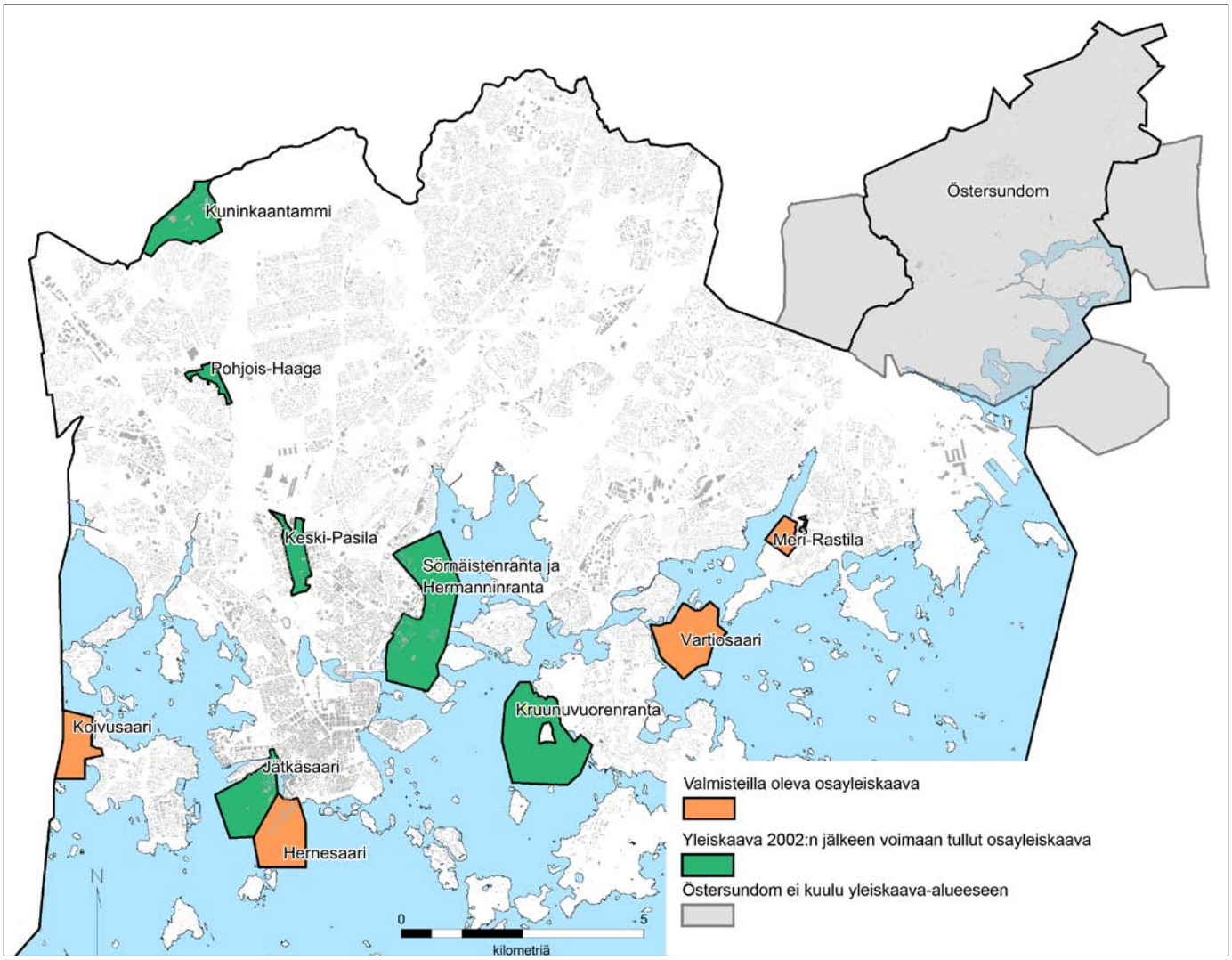
Uuden yleiskaavan valmistelua aiemmin on alettu laatia Östersundomissa kuntien yhteistä yleiskaavaa.

Osayleiskaava-alueiden suunnittelutilanne ja kerrosalatiedot on otettu yleiskaavan laatimiseen mukaan sellaisenaan.

Helsingin maanalainen yleiskaava sai lainvoiman 18.11.2011. Maanalaisella yleiskaavalla ohjataan uusien suurten merkittävien maanalaisten kalliotilojen sekä liikennetunneleiden sijaintia ja tilavarauksia sekä niiden yhteensovittamista keskenään. Kaavalla myös turvataan jo olemassa olevat tilat ja niiden toimintaedellytykset. Oikeusvaikutteisena kaavana se myös vahvistaa maanalaisen rakentamisen suunnitelmallisuutta, tiedonvaihtoa ja laatua. Maanalaisen yleiskaavan merkinnät jäävät voimaan. Maanalaista yleiskaavaa voi olla tarpeen tarkistaa yleiskaavan pohjalta yleiskaavan saatua lainvoiman.



Helsingin rakennustuotanto käyttötarkoituksen mukaan 2003–2012. Lähde: Helsingin seudun aluesarjat



Osayleiskaava-alueet, joilla Helsingin uusi yleiskaava ei tule oikeusvaikutteiseksi. Östersundomin alue on yleiskaava-alueen ulkopuolella. Sinne laaditaan kuntien yhteistä yleiskaavaa. (Hanna Käyhkö)

YLEISKAAVAN LAATIMISEN AIKANA VALMISTEILLA OLEVIA OSAYLEISKAAVOJA:

- Koivusaari
- Hernesaari
- Vartiosaari
- Meri-Rastila (kaupunginvaltuusto 11.12.2013)

YLEISKAAVA 2002:N JÄLKEEN ON TULLUT VOIMAAN USEITA OSAYLEISKAAVOJA:

- Jätkäsaari
- Keski-Pasila
- Kuninkaantammi
- Sörnäistenranta ja Hermanninranta
- Kruunuvuorenranta
- Pohjois-Haaga

7.9 Maanomistus

Helsinki omistaa maa-alastaan 62,4 % (25.10.2013). Kaupungin maapolitiikan tavoitteena on helpottaa kaavoitusta, edesauttaa kaavoituksen toteuttamista ja täydennysrakentamista sekä kohtuuhintaista asumista.

Helsingin maapolitiikan vastuutahona on Kiinteistöviraston tonttiosasto, joka ostaa, myy ja vuokraa Helsingin kaupungin maa-alueita, hoitaa niiden käyttöön liittyviä lupa-asioita sekä huolehtii luovutettavien maa-alueiden puhtaudesta.

8 Yleiskaavaratkaisun lähtökohdat

8.1 Yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma 20.11.2012

Yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma hyväksyttiin siihen liittyvine liiteraportteineen yleiskaavatyön pohjaksi kaupunkisuunnittelulautakunnassa 20.11.2012.

Yleiskaavan kaupunkirakennemalliksi hyväksyttiin raideliikenteen verkostokaupunki ja kantakaupungin laajeneminen. Merkittävää uutta maankäyttöä tutkitaan moottoritiemäisten alueiden ympäristöön sekä asemanseuduille, raideliikenteen solmukohtiin ja olevien sekä tulevien merkittävien raideliikenteen pysäkkien ympäristöön. Täydennysrakentamisella on myös merkittävä rooli. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen on yleiskaavan lähtökohdissa nostettu vahvasti esille.

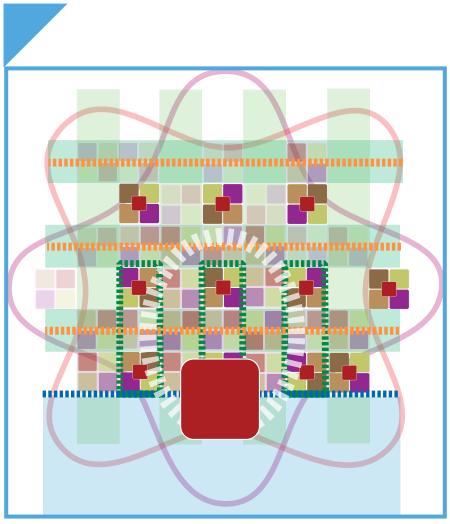
Helsingin voimassaolevassa Yleiskaava 2002:ssa oli väestösuunnitteena 600 000 asukasta vuonna 2020. Viime vuosien nopeasta väestönkasvusta johtuen 600 000 asukkaan raja ylittyi jo elokuussa 2012, ja voimassa olevan yleiskaavan kerrosalavaranto alkaa olla käytetty.

Työohjelma ja lähtökohdat perustuvat yleiskaavaa varten laadittuun väestöskenaarioon, jossa Helsingin väkiluku kasvaa 860 000 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Yleiskaavassa tulee mahdollistaa tämä kasvu.

Aikataulun osalta tavoitteena on, että kaupunginvaltuusto päättää uudesta yleiskaavasta vuoden 2016 lopussa.

8.2 Visio 2050

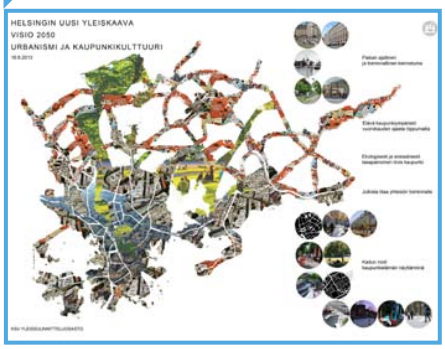
Yleiskaavan visio 2050 – pitkän tähtäimen kehityskuva – hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa yleiskaavan pohjaksi 3.12.2013. Vision pohjana olivat yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma siihen liittyvine selvityksineen ja lähtötietoineen.



Vision seitsemän teemaa ovat "Urbaani Helsinki", "Houkuttelevan asumisen Helsinki", "Taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki", "Kestävän liikkumisen kaupunki", "Virkistys, kaupunkiluonto ja kulttuuriympäristö", "Merellinen Helsinki" sekä "Kansainvälinen Helsinki ja Helsinki osana seutua". Vision kaikkia teemoja läpileikkaavia tavoitteita ovat puolestaan ekotehokkuus, saavutettavuus, kaupunkituottavuuden huomioiminen, hyvä kaupunkielämä sekä ympäristöarvot.

Vision seitsemää teemaa kuvaa teemakartat ja visioraportti selvityksineen ja maankäyttötarkasteluineen. Yleiskaava on laadittu niiden pohjalta. Teemakarttojen neljä tukijalkaa ovat asuminen, elinkeinot, liikenteen verkostokaupunki ja viher-virkistysverkosto. Näitä täydentävät visiot kansainvälisyydestä, merellisyydestä ja urbaaniudesta. Eri teemat yhdistyvät Kaupunkikaava-logossa, joka sisältää kaikki seitsemän yleiskaavan elementtiä.

Urbaani Helsinki



Kantakaupunkiasumisen houkuttelevuus on lisääntynyt. Jopa lapsiperheet ovat uudelleen löytäneet kantakaupungin. Urbaanista kaupunkitilasta on kuitenkin niukkuutta ja keskusta-asumista ei ole tarjolla riittävästi kaikille. Kantakaupunkia on voitava laajentaa, jotta urbaani kaupunkielämä mahdollistuu useammalle halukkaalle.

Suuret kauppakeskukset seudulla ovat kuihduttaneet esikaupunkikeskuksien kaupallisia lähipalveluja ja aiheuttaneet näin henkilöautoriippuvuutta sekä palvelujen heikentymistä.

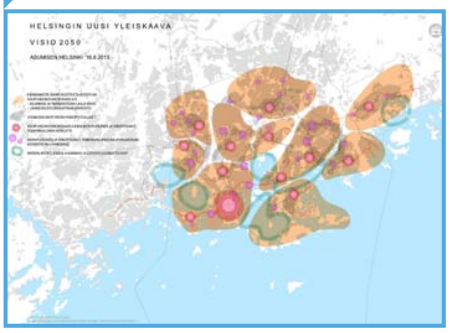
Kaupunkielämää ei ole myöskään mahdollista syntyä sinne, missä ei ole kävely-ympäristöä ja missä kaupunkirakenne on yksipuolista. Osin tähän on vaikuttanut suunnittelunormisto. Hyvän kaupunkielämän laatukriteerien pohdinta on jäänyt taka-alalle muitten, lähinnä terveellisyyteen, turvallisuuteen ja toimintavarmuuteen liittyneiden normistojen painottuessa. Nyt uusi urbaani kaupunkiasuminen on nostanut päätään. Erilaiset spontaanit kansalaistapahtumat ovat lisääntyneet ulkona, julkisessa kaupunkitilassa. Oikealle kaupungille on tilaus.

Urbaanin kaupunkitilan keskiössä on katu. Se ei enää ole vain liikenneväylä vaan kaupunkielämän näyttämö, jossa tapahtuu ihmisten kohtaaminen. Urbaanille kaupungille on tyypillistä tuntematon kaupunkilainen ja mahdollisuus on olla joukossa yksin.

Yleiskaavan tavoitteena on, että vuonna 2050 Helsinki on metropolialueen vahva urbaani sydän. Kantakaupungin ohella uudet urbaanit ytimet nykyisillä esikaupunkialueilla ovat kehittyneet vilkkaiksi keskustoiksi, missä ydinkeskustalle tyypilliset elämäntavat ovat mahdollisia. Uudet keskustat yhdistyvät toisiinsa kattavalla ja tehokkaalla joukkoliikennejärjestelmällä luoden Helsingin kaupunkirakenteesta verkoston, missä liikkuminen paikasta toiseen niin jalan, polkupyörällä kuin joukkoliikenteelläkin on helppoa, nopeaa ja houkuttelevaa. Kaupunki on mutkattomasti käytettävissä ja ennen kaikkea mutkattomasti käveltävissä.

Yksikerroksisia hallimaisia kauppapaikkoja laajojen pysäköintialueiden keskellä ei enää ole. Kauppa on siirtynyt useampikerroksisten ja monikäyttöisten rakennusten kivijalkoihin. Kadulta on helppo sujahtaa isoihinkin liikkeisiin. Kaupungissa korttelit, joissa elämää on vain virastoaikana, ovat harvassa, lähes kaikkialta löytyy muiden toimintojen lisäksi myös asuntoja. Vuonna 2050 Helsinki on kaupunki, joka elää vuorokauden ympäri, myös kantakaupungin ulkopuolella olevissa esikaupunkikeskustoissa.

Houkuttelevan asumisen Helsinki



Uuden yleiskaavan Helsinki on viihtyisä, mielenkiintoinen ja turvallinen kaupunki, jossa elämänlaatu on korkea ja arki sujuvaa. Kaupunkirakenne tukee tasapuolisesti erilaisia perherakenteita ja asumisen tapoja, on sosiaalisesti tasapainoinen, tiivis ja toiminnoiltaan sekoittunut. Kaupungissa on riittävästi monipuolista asuntotarjontaa - Helsingissä halutaan ja on varaa asua. Helsinkiläistä asumista leimaa lähipalveluiden hyvä saavutettavuus, urbaanin ympäristön viihtyisyys ja yhteisöllisyys. Viheralueiden laatu on noussut määrän sijaan.

Vuonna 2050 Helsinki koostuu kymmenestä laajasta kaupunginosakokonaisuudesta, joilla on oma identiteettinsä ja positiivinen imagonsa sekä oma laajemman palvelutarjonnan, työpaikkojen ja asumisen sekoittunut kaupunkikeskusta.

Monikeskuksisen kaupungin ja omaleimaisten kaupunginosakeskustojen täydentäminen kaupunkiympäristöiksi vähentää liikkumistarvetta ja lisää arjen sujuvuutta. Uusi, innovatiivinen kaupunkikerros on syntynyt.

Asumismahdollisuuksia on tarjolla niin kantakaupungin ja kaupunginosakeskustojen sykkeessä kuin niihin tukeutuvilla omintakeisilla asuinalueilla. Inhimillinen mittakaava ja kaupunkivehreys ovat läsnä sekä kivikaupungissa että pienemmän mittakaavan asumisessa. Eri asuinalueet ovat erilaisia – eivät eriarvoisia. Helsingissä on runsaasti omaleimaisia alueita, joilla on vahva alueidentiteetti.

Raideliikenteeseen tukeutuva verkostomainen kaupunkirakenne ja urbaanit kaupunkikeskustat kasvattavat asuntotuotantomahdollisuuksia ja mahdollistavat monipuoliset asumisen puitteet. Keskustat ovat paitsi työpaikkojen ja palvelujen myös asumisen huippupaikkoja. Näin mahdollistuu urbaanin vilinän syntyminen, mikä puolestaan luo edellytyksiä hyvälle kaupunkielämälle. Asuinalueiden hyvä saavutettavuus tukee myös alueellisen eriarvoistumisen vastaista kehitystä. Raideliikenneverkostoon tukeutuva maankäyttö on ekologista ja tehokasta.

Uusi yleiskaava mahdollistaa laajojen moottoritiemäisten väylien suoja-alueiden ottamisen rakentamiskäyttöön. Väylien muuttaminen kaduiksi parantaa palvelujen saavutettavuutta ja helpottaa asumisen arkea. Uusien kaupunkibulevardien varrella nähdään monimuotoista tulevaisuuden asumista, toteutusmalleja on erilaisia ja asuntojen rahoitus- ja hallintajakauma on laaja.

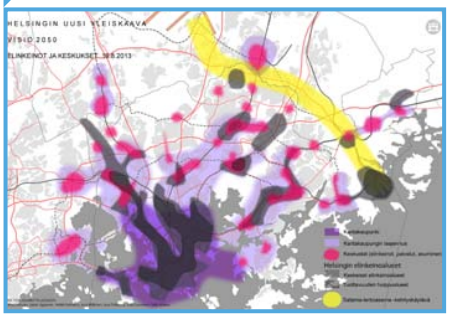
Yksipuolista asunto- ja asukasrakennetta monipuolistetaan, ja palvelut turvataan täydennysrakentamisella. Tehokkaan ja laadukkaan tiivistämisen ja täydennysrakentamisen edistämiseksi tehdään strategisia valintoja ja kehitetään toimivia keinoja. Tähän tarvitaan kaupungin eri hallintokunnat ylittäviä toimivia prosesseja. Oleellinen sisältö täydennysrakentamisessa on rakentamisen laatu ja monipuolisuus. Uuden rakenteen on tuotava positiivista imagoa alueille.

Kantakaupunki on edelleen vetovoimainen myös asumisen kannalta. Helsingin matala siluetti halutaan säilyttää, ja arvokkaasta kulttuuriympäristöstä pitää kiinni, mutta ullakkorakentaminen, piharakennusten hyödyntäminen ja muu vastaava täydentäminen mahdollistaa uusia asumisratkaisuja myös pääkaupungin keskustaan.

Helsingin rantojen ja saariston asumismahdollisuuksia parannetaan merkittävästi. Sisempänä Helsinkiä, missä merimaisemaa ei ole tarjolla, houkuttelevuuden täytyy syntyä muuta kautta, kuten uusia innovatiivisia, vielä ideoimattomia asumismuotoja, rakennustapoja, kortteliratkaisuja ja toteutustapoja kehittämällä ja soveltamalla.

Taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki

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



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

Helsingin seudun kasvun edellytyksenä on yritysten sijoittuminen ja synty seudulle sekä sitä kautta työpaikkojen lisääntyminen ja muu hyvinvointi. Helsinki tuottaa merkittävän osan koko Suomen ja seudun bruttokansantuotteesta. Tavoitteena on, että uusi yleiskaava mahdollistaa Helsingissä nopean kasvun mukaisen talouden ja työpaikkojen edellyttämän toimitilatarjonnan vuoteen 2050. Tämä tavoite tarkoittaa riittävää toimitilavarantoa vetovoimaisilla sijainneilla. Jos tavoitellaan, että työpaikkojen määrä suhteessa asukasmäärään olisi vuonna 2050 sama kuin nykyisin, olisi Helsingissä työpaikkoja noin 560 000, kun asukkaita on 860 000. Tämä tarkoittaa noin 180 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä Helsingissä ja karkeasti arvioiden noin 5,4 milj. k-m² lisää toimitilaa. Suurin osa tilatarpeesta on toimisto- ja liiketilaa.

Tulevaisuudessa keskeisinä elinkeinoalueina näyttäytyvät suuret työpaikkatihentymät, kuten Helsingin keskusta ja sen laajenemisalueet Jätkäsaari – Ruoholahti – Meilahti -vyöhyke, Pasila – Ilmala – Käpylä – Metsälä -vyöhyke, Vallila – Kalasatama, Roihupelto – Herttoniemi -vyöhyke sekä Pitäjänmäen työpaikkakeskittymä. Nämä ovat myös tuottavuuden huippualueita, joissa voidaan hyödyntää tiheyden tuomaa agglomeraatioetua. Myös Vuosaaren sataman yritysalue ja siihen liittyvä Kehä III:n logistiikka-alue on vuonna 2050 kehittynyt sekä laajentunut logistisesti merkittävänä alueena.

Monipuolisen elinkeinorakenteen kannalta tärkeitä huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen liittyviä toimintoja on voinut edelleen sijoittua ja kehittyä tulevaisuudenkin tiiviissä Helsingissä. Helsingistä löytyy monipuolisia yritysalueita myös uusille ja aloittaville yrityksille. Tällaiset toiminnot eivät useinkaan sijoitu keskustojen kalleimmille vyöhykkeille, vaan ne edellyttävät pienempiä ja halvempia tiloja. Malmin aluetta on mahdollista kehittää merkittävästi lentokenttätoimintojen poistuttua. Tattariharjun ja Tattarisuon teollisuusalueet voivat jatkossa kasvaa em. työpaikka-alueina, mutta myös nykyistä korkeamman tuottavuuden työpaikkakeskittyminä.

Kestävän liikkumisen kaupunki

Helsingin liikennejärjestelmä on kaupungin strategisten tavoitteiden mukainen kokonaisuus. Tavoitteena on mahdollistaa ekologisesti ja toiminnallisesti järkevän kaupungin kehittäminen olemassa olevaan infrastruktuuriin tukeutuen. Liikennejärjestelmän kokonaistoimivuutta parannetaan ja eri kulkumuodot integroidaan entistä paremmin yhteen.

Helsingin uuden yleiskaavan keskeisimpänä teemana on joukkoliikenteen verkostokaupungin luominen. Joukkoliikenteen verkostokaupungissa koko tiiviisti rakennettu seutu on kytketty yhteen kattavan ja tiheästi liikennöitävän raideverkoston avulla. Verkosto koostuu lähijunien kaupunkiradoista, metrosta, kantakaupungin raitiotieverkostosta, laajalle alueelle levittäytyvistä pikaraitioteistä sekä busseista.

Joukkoliikenteen runkoyhteydet tukeutuvat pääasiassa raiteisiin, joita bussiliikenne täydentää. Raideliikennettä on kehitetty junien ja metron osalta palvelemaan kuormitetuimpia yhteyksiä. Pikaraitiotieverkosto täydentää raskaan raideliikenteen

verkkoa erityisesti poikittaisilla yhteyksillä. Se on kattava ja yhdistää tärkeimmät keskustat, elinkeinoalueet ja vapaa-ajan palvelut toisiinsa. Joukkoliikennejärjestelmä on paitsi olennaisesti helpommin hahmotettavissa, myös luotettavampi ja joustavampi. Kantakaupungin saavutettavuus on edelleen huippuluokkaa, mutta suoraan keskustaan ajavien bussien määrä on vähentynyt selvästi.

Kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta parannetaan priorisoimalla joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edistämiseen tähtääviä hankkeita. kuljetukset ja jakelu sujuvat ajantasaisesti kaupunkiympäristöön soveltuvilla jakelutavoilla ja niille on varattu omat jakelupaikkansa ja toimitusaikansa. Kuljetukset on yhdistetty yhä tehokkaammiksi kokonaisuuksiksi ja kävelyalueet rauhoitettu huoltoliikenteeltä.

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

Helsinki on myös tulevaisuudessa yksi Pohjois-Euroopan tärkeimmistä vaihtoasemista. Keskeisten kansainvälisten liikenteen ytimien, kuten lentokentän, satamien ja keskustan, väliset yhteydet suunnitellaan tehokkaiksi ja toimiviksi. Raideverkosto kytkee liikenteen solmukohdat toisiinsa ja luo yhteyksiä myös Helsingin seudun ulkopuolelle. Kansainvälisten vaihtoyhteyksien luotettavuus varmistetaan linkittämällä useita kulkumuotoja keskeisiin kansainvälisen liikenteen solmukohtiin.

Virkistys, kaupunkiluonto ja kulttuuriympäristö

Tulevaisuuden Helsinki on myös viherverkostokaupunki. Kaupunkirakenteen tiivistyminen edellyttää virkistysalueitten osalta laadun painottamista määrän sijasta. Tavoitteena ovat yhtenäiset viheralueet sekä toiminnallisesti laadukkaat kaupunginosapuistot, joiden merkitys virkistysympäristönä kasvaa nykyisestä. Viheralueet, meri ja virkistyspalvelut ovat kaikkien kaupunkilaisten helposti saavutettavissa. Uusien rakentamisalueiden rakentamisen myötä on huolehdittu virkistysalueiden varaamisesta ja rakentamisesta.

Tiivistyneessä kaupungissa myös luonnonympäristöä ja kaupunkimetsiä säilytetään. Laajemmille luontoalueille, kuten Sipoonkorpeen ja Nuuksioon sekä kauemmas seudulle järjestetään hyvät virkistysyhteydet. Maiseman ja luonnon monimuotoisuus varmistetaan. Ilmaston muutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen sekä luonnon monimuotoisuuden vaalimisen kannalta viheralueilla on yhä merkittävämpi rooli.

Helsingin merellisyys, luontokohteet ja kulttuurimaisemat ovat Helsingin erityisyys ja vahvuus tulevaisuudessakin. Meri ja luonto ovat kaupunkilaisille tärkeitä, mutta ne ovat myös kilpailukykytekijä, joilla Helsinki erottuu muista Euroopan pääkaupungeista. Meren, saariston ja merellisen virkistyksen tarjoamia mahdollisuuksia vahvistetaan, ja parannetaan merellisen Helsingin saavutettavuutta kaikkialta kaupungista.

Koko kaupungin kannalta merkittäviä laajoja virkistysalueita kehitetään monipuolisina virkistys-, liikunta- ja kulttuurialueina ottaen huomioon kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemipalvelujen kehittämisen sekä luonnonsuojelun ja ekologisen verkoston kannalta tärkeät alueet.

Helsingin vihersormina kehitettäviä alueita ovat Keskuspuiston, Helsinkipuiston, Viikki – Kivikon puiston, Itä-Helsingin kulttuuripuiston, Vuosaaren ulkoilupuiston ja

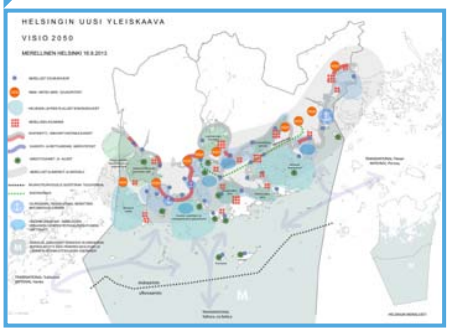
Länsipuiston alueet. Vihersormet yhdistävät keskeisimmät luontoalueet, rannikon ja saariston toisiinsa sekä muodostavat metsäverkoston.

Kaupunkimetsät ovat yksi Helsingin vahvuuksista, jotka jatkossakin otetaan huomioon kilpailukykytekijänä ja osana virkistysverkostoa. Kattava ja kytkeytynyt viherrakenne metsäverkostoineen edistävät luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Viheralueverkosto mahdollistaa myös kaupunkiviljelyn kehittämisen ja hiljaiset alueet.

Rakennetun ympäristön historialliset kerrostumat ja sitä kautta muotoutuneet erilaiset rakennetun ympäristön tyypit ovat Helsingille tunnusomaisia. Kulttuuriympäristöjen ylläpito ja niiden arvojen vaaliminen ovat osa kulttuurisesti kestävää kehitystä. Valtakunnallisesti ja Helsingin identiteetin kannalta olennaisten kulttuuriympäristöjen arvot säilytetään. Helsingin eri kehitysvaiheiden kulttuuriperintö ja uusi maisema muodostavat uuden elävän kaupungin. Rakennettua kulttuuriympäristöä ja kulttuurimaisemaa hyödynnetään kaupungin vetovoimatekijöinä.

Helsingissä on vahva puutarhataiteen perintö, johon sisältyy kartano- ja huvilakulttuuri ja historialliset puistot. Maailmanperintökohteita edustaa Suomenlinna.

Merellinen Helsinki



Helsingin uudessa yleiskaavassa meri on aktiivinen osa kaupunkia. Se tarjoaa mahdollisuuksia virkistykseen, yrittämiseen sekä asumiseen ympärivuotisesti ja on kaupunkilaisten saavutettavissa. Meren, rantojen ja saariston saavutettavuus paranee niin maalta kuin mereltä. Myös urbaaneja rantoja kehitetään.

Helsinki on satamakaupunki, joka palvelee niin vienti- ja tuontisatamana kuin matkustajien risteilysatamana. Helsingin satamien ja merenkulun kehitystä tuetaan koko alueen hyvinvoinnin ylläpitäjänä. Tulevaisuudessa yhteydet satamista keskustaan sekä rautatie- ja lentoasemille ovat sujuvat. Helsinki tarjoaa edellytykset pienveneilytoiminnalle sekä monimuotoiselle vesiurheilutoiminnalle. Pienvenesatamien verkko on tiheä.

Asuminen meren äärellä on suosittua. Tulevaisuudessa yhä useammalla helsinkiläisellä on mahdollisuus nauttia merellisestä asuinympäristöstä sekä laajentuneesta merellisen asumisen kirjosta. Rannoilla ja saaristossa asutaan sekä pysyvästi että väliaikaisesti. Asuntotarjonta on lisääntynyt ja sen valikoima monipuolistunut. Vesiliikenneverkosto yhdistyy osaksi joukkoliikennejärjestelmää, mikä takaa sujuvat yhteydet mantereisen ja merellisen kaupungin välillä.

Helsinki ei ole tällä hetkellä hyödyntänyt riittävästi merta voimavarana. Merellisen kaupungin aktivoituminen tarjoaa jatkossa enemmän monipuolisia mahdollisuuksia myös menestyvälle elinkeinotoiminnalle. Tätä tukevat monipuoliset meri & metro-solmukohdat.

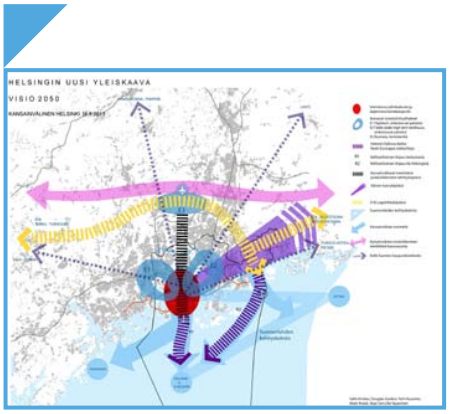
Vuonna 2050 merellisten virkistysalueiden laatu on parantunut ja ne ovat sujuvasti saavutettavissa. Kaupungin kattava rantareitti sitoo merelliset virkistyskokonaisuudet yhteen. Uudet, virkistyskäytölle avatut saaret tarjoavat kaupunkilaisille ja vierailijoille mahdollisuuksia Saaristo-Helsinkiin tutustumiseen.

Tuulivoiman sijoittuminen merialueelle varmistetaan edelleen yleiskaavassa. Lisäksi kaupunki on varautunut ilmastonmuutoksen seurauksiin, mm. merenpinnan nousuun ja sään ääreistymiseen. Suomenlahden haavoittuvuus huomioidaan pitkäjänteisesti kaikessa suunnittelussa. Meren ekologinen tila on tulevaisuudessa saatu kohentumaan.

Lukuisat kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittävät alueet tarjoavat kiintopisteitä Helsingin merelliseen historiaan. Arvokas merellinen rakennusperintö on säilytetty, ja toimii osana virkistys – matkailupalveluverkkoa.

Autojen ja liikenteen valtaamat rannat varataan ihmisten käyttöön. Koko kaupungin kattava rantareitti suunnitellaan. Vesiliikenteen lisäksi myös merellinen joukkoliikenneyhteys- saaristoratikka – Kruunuvuorenrannan, Laajasalon ja Vartiosaaren kautta Vuosaareen mahdollistetaan.

Kansainvälinen Helsinki ja Helsinki osana seutua



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

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

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

8.3 Liikkumisen kehittämisohjelma

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteena on tukea liikennesuunnittelussa tehtäviä valintoja ja ohjata Helsingin liikennepolitiikan suuntaa osana kaupunkisuunnittelua. Liikkumisen kehittämisohjelma perustuu Helsingin strategiaohjelmassa, sekä seudullisissa suunnitelmissa liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin korkean tason tavoitteisiin. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää liikkumisen kehittämisohjelman kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi 3.6.2014.

Liikennesuunnittelu on tasapainoilua erilaisten arvovalintojen välillä. Asukkaiden ja työssäkävijöiden arjen liikkumisen sujuvuus ja toimivuus pitää turvata samalla, kun ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia vähennetään. Tavaran liikkumisen kitkattomuus sekä työvoiman ja asiakkaiden liikkuvuus on keskeistä elinkeinoelämän menestykselle. Kaupunkitilan viihtyisyys puolestaan parantaa kaupungin houkuttelevuutta ja siten kilpailukykyä. Tilan ja muiden resurssien rajallisuus sekä ilmastotavoitteet asettavat reunaehdot kaupunkirakenteen ja kestävän liikkumisen ratkaisuille.

Liikkumisen kehittämisohjelmassa on määritelty Helsingin liikennejärjestelmälle tavoitteet, jotka perustuvat edellä mainittuihin strategisiin lähtökohtiin ja arvovalintoihin. Tavoitteena on varmistaa asukkaiden ja työssäkävijöiden arjen liikkumisen sujuvuus ja toimivuus samalla, kun ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia vähennetään. Elinkeinoelämän menestyksen tukemiseksi tavaraliikennettä tehostetaan ja työvoiman ja asiakkaiden liikkuvuutta parannetaan. Kaupungin vetovoimaisuuden ja kilpailukyvyn parantamiseksi kaupunkitilan viihtyisyyttä kehitetään. Kaupungin kasvun vaatimuksiin ja ilmastotavoitteisiin vastataan tehostamalla tilan ja muiden resurssien käyttöä.

Tavoitteiden ja nykytilan kuvauksen pohjalta on muodostettu toimintalinjaukset, jotka ohjaavat liikennesuunnittelua pitkäjänteisesti kohti tavoitetilaa. Toimintalinjaukset on jaettu neljään aihepiiriin: liikennejärjestelmän toimivuus, keskusta-alueet, keskusten väliset runkoyhteydet ja suunnittelukäytännöt. Liikkumisen kehittämisohjelman perusteella suunnittelun yleisenä periaatteena on huolehtia ensimmäisenä liikenteen heikoimman osapuolen eli kävelijöiden tarpeista. Tämän jälkeen huomioidaan järjestyksessä pyöräliikenteen, joukkoliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoilun tarpeet. Kehittämisohjelmassa ei määritellä varsinaisia toimenpiteitä tai hankkeita, vaan se toimii pohjana tulevien toimenpideohjelmien laadinnassa.

8.4 Muut suunnitelmat ja tavoitteet

8.4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan ottaa huomioon ja niitä tulee edistää myös kuntien kaavoituksessa. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on painotettu erityisesti yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja hyviä julkisia liikenneyhteyksiä, erityisesti raideliikenneyhteyksiä, kävely- ja pyöräily-yhteyksiä, yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä, energiakysymyksiä sekä ilmastonmuutokseen sopeutumista. Terveelliselle ja turvalliselle kaupunkiympäristölle tulee luoda edellytykset. Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.

Yleisten kaikkia kuntia koskevien tavoitteiden lisäksi valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on erikseen Helsingin seutua koskevia tavoitteita. Yleistavoitteena määrätään, että Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle. Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina.

Helsingin seutua koskevissa erityistavoitteissa määrätään, että riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys. Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön suunnittelussa on lisäksi turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.

Kunnissa yleiskaava on tärkein väline tavoitteiden konkretisoimiseksi. Varsinkin laaja-alaiset ja kunnan strategista kehittämistä painottavat yleiskaavat mahdollistavat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden yhteensovittamisen ja käsittelyn.

Yleiskaavan suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on käsitelty yhteenvetotaulukossa kaavaselostuksen lopussa.

8.4.2 Maakunnalliset ja seudulliset suunnitelmat

Vahvistettu Uudenmaan alueen maakuntakaava sai lainvoiman 15.8.2007. Uudenmaan maakuntakaava määrittää yhdyskuntarakenteen peruslinjaukset. Se on kokonaismaakuntakaava, jossa on käsitelty kaikkia maankäyttömuotoja. Kaavassa on määritelty rakentamiselle varattavat alueet, viherverkosto, liikenneverkosto ja kunnallistekniset ratkaisut sekä arvokkaat alueet, kuten luonnonsuojelu-, maisema- ja Natura 2000 -alueet.

Ympäristöministeriö vahvisti **Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan** 30.10.2014. Vaihemaakuntakaavan tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä, parantaa arjen toimivuutta ja edistää kestävän ja hyvän ympäristön muodostumista. Tähän päästään tiivistämällä ja täydentämällä nykyistä yhdyskuntarakennetta. Vaihekaavan tärkeimpiä ratkaisuja ovat toimiva ja kestävä yhdyskuntarakenne, rakennetta tukeva liikennejärjestelmä, kaupan palveluverkko ja maakunnallinen kyläverkko. Metropolimaakunnan tuleva kasvu ohjataan keskuksiin, ratojen varsille ja rannikon myötäisesti. Joukkoliikenne on avainasemassa. Asumista ja työpaikkoja on tulossa etenkin nykyisen Pääradan ja rakenteilla olevan Kehäradan asemanseuduille sekä laajentuvan metroverkon vyöhykkeelle.

Kaavan tavoitevuosi on 2035. Kaavan valmistelua ohjasi neljä maakuntahallituksen hyväksymää suunnitteluperiaatetta:

- Alue- ja yhdyskuntarakennetta eheytetään
- Metropolialueen kilpailukykyä vahvistetaan
- Kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta
- Kylä- ja muuta hajarakentamista ohjataan

Uudenmaan 4.vaihemaakuntakaavan valmistelu on aloitettu vuonna 2013 ja sen aikataulu on yhteneväinen Helsingin uuden yleiskaavan kanssa. Tavoitteena on, että kaava saadaan nähtäville ja hyväksyttäväksi vuoden 2016 aikana. 4. vaihemaakuntakaavan tavoitevuosi on 2040. Päätavoitteina on luoda edellytyksiä kestävälle, kilpailukykyiselle ja hyvinvoivalle Uudellemaalle sekä jatkaa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen yhdenmukaistamista. Neljäs vaihekaava tulee olemaan aiempia maakuntakaavoja strategisempi. Siinä määritellään yhteiset kehittämislinjat seuraavien teemojen osalta:

- elinkeinot ja innovaatiotoiminta
- logistiikka
- tuulivoima
- viherrakenne
- kulttuuriympäristöt

HSL:n johdolla valmistunut **Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2011** on Helsingin uuden yleiskaavan laatimista palveleva liikennesuunnitelma. HLJ 2011:n yhteydessä tehtiin seudun maankäyttö- ja raideliikenneselvitys 2050 MARA sekä Helsingin raideliikenteen verkkoselvitys RAVELI kaupunkisuunnitteluviraston ja HSL:n yhteistyönä.

Uuden HLJ 2015:n tekeminen on aloitettu HSL:n johdolla seudun kuntien, Liikenneviraston ja Uudenmaan liiton yhteistyönä. Samaan aikaan laaditaan **Helsingin seudun yhteistä maankäyttösuunnitelmaa (MASU)** niin ikään tiiviissä yhteistyössä seudun kuntien, Uudenmaan liiton ja HSL kanssa.

Suunnitelmista syntyy yleispiirteinen kuvaus Helsingin metropolialueen tulevasta rakenteesta: mihin rakennetaan asunnot ja työpaikat sekä millaiset liikenneyhteydet ja joukkoliikennepalvelut eri puolilla seutua tarjotaan. Tavoitteena on vahvistaa metropolialueen toimivuutta ja vetovoimaa.

Maankäyttösuunnitelma tarkentaa metropolialueen maakuntakaavaa, ja se toimii pohjana kuntien yleis- ja asemakaavoituksen suunnittelulle ja asuntotuotannon toteuttamiselle. Maankäyttösuunnitelmassa laaditaan maankäytön toteuttamissuunnitelma vuoteen 2025 ja rakennesuunnitelma, joka tähtää vuoteen 2050. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa varaudutaan seudun kasvuun.

Yhteinen maankäyttösuunnitelma perustuu kuntien ja valtion yhteisesti sopimaan maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukseen 2012-2015. HLJ 2015:n valmistelun lähtökohtana on HLJ 2011.

Helsingin seudun yhteinen MAL-visio ja -tavoitteet hyväksyttiin Helsingin seudun yhteiskokouksessa 26.11.2013. Visio ja tavoitteet ohjaavat sekä maankäyttösuunnitelmaa, että asuntostrategiaa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

8.4.3 Helsingin strategiaohjelma 2013–2016

Helsingin kaupungin valtuuston hyväksymässä strategiaohjelmassa vuosille 2013-2016 esitetyn kaupungin vision mukaan:

- Helsinki on asukkaiden yhteisöllinen asuinpaikka ja pääkaupunki, jossa palvelut toimivat ja päätöksenteko on avointa, ja jossa tiede, taide ja luovuus kukoistavat.
- Helsinki on maailmanluokan liiketoiminta- ja innovaatiokeskus, jonka menestys koituu asukkaiden hyvinvoinnin ja koko Suomen hyväksi.
- Metropolialuetta kehitetään yhtenäisesti toimivana alueena, jossa on luonnonläheinen ympäristö ja hyvä asua, oppia, työskennellä sekä yrittää.

Strategiaohjelmassa viitataan uuteen yleiskaavaan mm. seuraavissa kohdissa:

- Valtuustokaudella laaditaan uusi yleiskaava, joka eheyttää kaupunkirakennetta ja parantaa eri osa-alueiden saavutettavuutta.
- Jokerivyöhykkeitä kehitetään liikenteen, asumisen ja työpaikkojen alueina.
- Yleiskaavan hyväksymisen yhteydessä perustetaan metsäinen suojeluverkosto tavoitteena nostaa suojelualueiden määrä kaupungin maa-alueista luonnon monimuotoisuuden lisäämiseksi

- Palveluiden ja työpaikka-alueiden saavutettavuutta parannetaan kehittämällä joukkoliikenneyhteyksiä sekä kävely- ja pyörätieverkostoja.
- Uuden yleiskaavan tavoitteeksi asetetaan energiatehokas kaupunkirakenne
- Uudella yleiskaavalla mahdollistetaan pitkän aikavälin edellytykset riittävälle asuntotuotannolle
- Toimitilojen käytön kehittäminen kytketään yhteen uuden yleiskaavasuunnittelun kanssa

Lisäksi strategian tavoitteita toteuttaviin toimenpiteisiin kuuluu useita sellaisia toimenpiteitä, joihin yleiskaavalla voidaan vaikuttaa. Tällaisia ovat mm. kaupunkilaisten liikunnan lisääminen, merelliseen ja kansainväliseen Helsinkiin liittyvät toimenpiteet, jotka korostavat kansainvälisiä liikenneyhteyksiä, vesiliikenteen kehittämistä, saarten ja ranta-alueiden virkistyskäytön lisäämistä sekä toimenpiteet, jotka liittyvät Helsinkiin Suomen yritysmyönteisimpänä kaupunkina. Tonttitarjonnan riittävyydestä huolehditaan varaamalla erilaisia alueita yritystoiminnan tarpeisiin. Tuotannollisen toiminnan mahdollisuudet säilyä ja laajentua varmistetaan kaupunkisuunnittelulla ja tonttipolitiikalla.

Toimivan Helsingin tavoitteena on, että kaupunginosat kehittyvät eloisina ja houkuttelevina. Siihen liittyy mm. kaupunginosien keskuksien vahvistaminen monipuolisella täydennysrakentamisella ja kaupunkiympäristön uudistamisella. Painopistealueena ovat poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ja niiden mahdollistamat uudet toimintojen tiivistymät. Toiminnallista eheyttä vahvistetaan sekä rakentamalla uusia kaupunginosia että tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta joukkoliikenneyhteyksien varteen. Kestävää liikkumista edistetään.

Strategiaohjelman perustelumuistiossa todetaan, että nyt valmisteltavalla yleiskaavalla luodaan Helsingille kasvuedellytyksiä 2020–2030 -luvuille. Laadittavan yleiskaavan periaatteita tulevat olemaan yhdyskuntarakenteen tiivistäminen sekä energiatehokas kaupunkirakenne. Uudella yleiskaavalla luodaan verkostokaupunkia, jonka keskuspaikkoja yhdistävät raiteet – säteittäin ja poikittain. Tavoitteena on, että liikkuminen tukeutuu tehokkaasti nykyiseen ja tulevaisuuden joukkoliikenneverkkoon.

Liite
VAT-taulukko

Liite: Yleiskaavan suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

	Toimiva aluerakenne	Liittyy erityisesti yleiskaavan sisältöön	Miten kaava toteuttaa tavoitteita (esim. toteuttaa tavoitteistoa/ toteuttaa tavoitteistoa osittain/ ei toteuta tavoitteistoa/ ja sanallisesti lyhyesti)
Yleistavoitteet	Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävää hyödyntämistä. Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaava toteuttaa aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä vahvistaa Helsingin ja koko seudun elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kansainvälistä asemaa.
	Aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Toimivan aluerakenteen runkona kehitetään Helsingin seutua, maakuntakeskuksia sekä kaupunkiseutujen ja maaseudun keskusten muodostamaa verkostoa. Eteläisessä Suomessa aluerakenne perustuu erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten välisiin raideliikenneyhteyksiin.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa kehitetään Helsinkiä monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena, josta on hyvät yhteydet seudulle, Etelä-Suomen muihin kaupunkeihin ja kansainvälisesti.
	Alueidenkäytöllä edistetään kaupunkien ja maaseudun vuorovaikutusta sekä kyläverkoston kehittämistä. Erityisesti harvaan asutulla maaseudulla ja taantuvilla alueilla kiinnitetään alueidenkäytössä huomiota jo olemassa olevien rakenteiden hyödyntämiseen sekä elinkeinotoiminnan ja muun toimintapohjan monipuolistamiseen. Alueidenkäytössä otetaan huomioon haja-asutukseen ja yksittäistoimintoihin perustuvat elinkeinot sekä maaseudun tarve saada uusia pysyviä asukkaita.		
Erityistavoitteet	Maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on selvitettävä ne alue ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylimaakunnallisten kehittämisvyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisedellytyksiä. Maakunnan suunnittelussa on esitettävä valtakunnallisesti tärkeät vyöhykkeet sekä kaupunki- ja taajamaverkostot ja niiden kehittämisperiaatteet.		
	Maakunnan suunnittelussa on selvitettävä maaseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä kyläverkoston kehittämiseen liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään olemassa olevien rakenteiden hyödyntämistä, palvelujen saatavuutta, maaseudun elinkeinotoiminnan monipuolistamista sekä ympäristöarvojen säilymistä.		
	Maakunnan suunnittelussa on mahdollisuuksien mukaan selvitettävä ja edistettävä alueidenkäytön järjestämistä raja-alueilla. Samalla tulee kiinnittää huomiota alue ja yhdyskuntarakenteen toimivuuteen sekä elinkeinotoiminnan tarpeiden ja ympäristöarvojen yhteensovittamiseen.		
	Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvattava riittävät alueelliset edellytykset varuskunnille, ampuma ja harjoitusalueille, varikkotoiminnalle sekä muille maanpuolustuksen ja rajavalvonnan toimintamahdollisuuksille. Samalla on huomioitava muun yhdyskuntarakenteen, elinympäristön laadun ja ympäristöarvojen asettamat vaatimukset.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa turvataan riittävät edellytykset varuskunnan toiminnalle Santahaminassa. Malmin kenttä osoitetaan asumiseen, jolloin rajavartiolaitoksen toiminta siirtyy Helsinki-Vantaalle.

	Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu	Liittyy erityisesti yleiskaavan sisältöön	Miten kaava toteuttaa tavoitteita (esim. toteuttaa tavoitteistoa/ toteuttaa tavoitteistoa osittain/ ei toteuta tavoitteistoa /ja sanallisesti lyhyesti)
Yleistavoitteet	Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia eheytettäessä parannetaan elinympäristön laatua.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavalla edistetään yhdyskunnan kestävyyttä, sekä hyödynnetään ja eheytetään olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.
	Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavalla kehitetään palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta sekä vähennetään henkilöautoriippuvuutta kehittämällä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.
	Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Elinkeinotoiminnalle on osoitettu sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.
	Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavalla luodaan riittävät edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle.
	Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueilla varmistetaan alueidenkäytölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle sekä hyvälle elinympäristölle.		
	Kaupunkiseutuja kehitetään tasapainoisina kokonaisuuksina siten, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa osoitetaan keskuksiin ja asemanseuduille lisärakentamista, ja keskusta-alueita kehitetään monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan sekoittuneina alueina.
	Alueidenkäytössä kiinnitetään erityistä huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Laadukkaalla elinympäristöllä ja hyvällä joukkoliikenteellä sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksillä voidaan ennaltaehkäistä terveydelle aiheutuvia haittoja ja riskejä, mutta esimerkiksi päästöjä ja liikennettä ei voida poistaa kaupungista kokonaan.
	Alueidenkäytön suunnittelussa olemassa olevat tai odotettavissa olevat ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot tunnistetaan ja niiden vaikutuksia ehkäistään. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastonmuutokseen sopeutumiselle.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa on tunnistettu ympäristöhaitat ja poikkeukselliset luonnonolot, sekä pyritty ehkäisemään niiden vaikutuksia.
Erityistavoitteet	Maakuntakaavan ja yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio. Maakunnan suunnittelussa ja yleiskaavoituksessa on tarkasteltava pitkällä aikavälillä sekä taajama- että maaseutualueiden väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavan lähtökohtana on ollut perustellut väestökehitysarviot, joista on valittu varautuminen nopeimman kasvun skenaarioon.

Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvitettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavalla eheytetään yhdyskuntarakennetta. Raideliikenteen verkostokaupunki edistää joukkoliikenteen käyttöä, suosii kävelyä ja pyöräilyä sekä vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta. Pikkukaupunkimaiset keskustat joukkoliikenteen solmukohdissa varmistavat palvelujen saatavuuden läheltä.
Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asunto- ja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa on osoitettu riittävästi tonttimaata asunto- ja työpaikkarakentamiseen.
Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve ja vaikutusselvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävän kehityksen mukaista.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavan asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet on osoitettu olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Myös vähittäiskaupan suuryksiköt on sijoitettu tukemaan yhdyskuntarakennetta. Ne osoitetaan keskusta-alueille.
Alueidenkäytön suunnittelussa on maaseudun asutusta sekä matkailu- ja muita vapaa-ajan toimintoja suunnattava tukemaan maaseudun taajamia ja kyläverkostoa sekä infrastruktuuria.		
Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa hyödynnetään olemassa olevaa rakennuskantaa ja luodaan edellytykset hyvälle kaupunkikuvalle. Helsingin verkostomainen viheraluerakenne säilytetään ja sitä kehitetään.
Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Verkostomainen viheraluerakenne mahdollistaa jalankulun ja pyöräilyn jatkuvat, turvalliset ja laadukkaat verkostot. Pyöräilyn nopeaa runkoverkkoa, baanaverkkoa, suunnitellaan.
Alueidenkäytössä on otettava huomioon viranomaisten selvitysten mukaiset tulvavaara-alueet ja pyrittävä ehkäisemään tulviin liittyvät riskit. Alueidenkäytön suunnittelussa uutta rakentamista ei tule sijoittaa tulvavaara-alueille. Tästä voidaan poiketa vain, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen osoitetaan, että tulvariskit pystytään hallitsemaan ja että rakentaminen on kestävän kehityksen mukaista. Alueidenkäytön suunnittelussa on tarvittaessa osoitettava korvaavat alueidenkäyttöratkaisut yhdyskuntien toimivuuden kannalta erityisen tärkeille toiminnoille, joihin liittyy huomattavia ympäristö- tai henkilövahinkoriskejä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavan osoittamat uudet alueet ovat jatkokaavoitettavissa ja rakennettavissa niin, että tulvariskit voidaan hallita.
Yleis- ja asemakaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavalla ei voida suoraan varautua esim. myrskyihin tai rankkasateisiin, muutoin kuin varaamalla riittävästi alueita tulvien ja hulevesien hallintaan. Yleiskaavalla on välillisiä vaikutuksia esim. taajamatulviin, mutta yksityiskohtaiset ratkaisut esim. hulevesien käsittelystä ja pintamateriaalien valinnasta tehdään detaljisuunnittelussa.
Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille on jätettävä riittävän suuri etäisyys. Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset sekä vaarallisten aineiden kuljetusreitit ja niitä palvelevat kemikaaliratapihat on sijoitettava riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavan pitkästä toteutumisajasta johtuen suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset voidaan ottaa huomioon vasta yleiskaavaa tarkentavassa kaavoituksessa.
Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleisesti ottaen Helsingin maa- ja kallioperä soveltuvat hyvin rakentamiseen. Maaperän pilaantuneisuuden selvityksiä tehdään kaikilla kaava- ja toteutustasoilla. Yleisesti ottaen maaperän kunnostukseen on Helsingissä hyvät taloudelliset edellytykset johtuen maanomistuksesta ja siitä, että suositaan teho-

			kasta rakentamistapaa.
	Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavalla pyritään vähentämään esim. liikenteen epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa tukeutumalla raideliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen sekä vähentämällä henkilöautoriippuvuutta. Ajonopeuksien alentamisella voitaisiin saavuttaa merkittäviä meluhyötyjä. Myös tekniset ja detaljisuunnitteluratkaisut vaikuttavat ilman epäpuhtauksista aiheutuviin haittoihin ja meluntorjuntaan.
	Maakuntakaavoituksessa on osoitettava jätteenkäsittelylaitoksille alueet siten, että pääosin kaikki syntyvä jäte voidaan hyödyntää tai käsitellä valtakunnallisesti tai alueellisesti tarkoituksenmukaisesti, tarvittaessa ylimaakunnallisena yhteistyönä.		
	Alueidenkäytössä tulee edistää energian säästämistä sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksiä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen joukkoliikenteeseen tukeutuen edistää energiansäästöä ja mahdollistaa kaukolämmön tehokkaan käytön. Jatkossakin Helsinki lämmitetään pääasiassa kaukolämmöllä.
	Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava terveellisen ja hyvälaatuisen veden riittävä saanti ja se, että taajamien alueelliset vesihuoltoratkaisut voidaan toteuttaa. Lisäksi alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon jätevesihaittojen ehkäisy.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa osoitetaan alueita rakentamiskäyttöön vesi- ja jätevesihuoltoverkon alueelta. Jatkossakin Helsingin vedenhankinta perustuu Päijänteen hyvälaatuiseen veteen, ja kaikki jätevedet puhdistetaan tehokkaasti ennen purkamista Katajaluodon merialueelle.
Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat		**Liittyy erityisesti yleiskaavan sisältöön**	**Miten kaava toteuttaa tavoitteita (esim. toteuttaa tavoitteistoa/ toteuttaa tavoitteistoa osittain/ ei toteuta tavoitteistoa /ja sanallisesti lyhyesti)**
Yleistavoitteet	Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa on huomioitu kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön säilyminen osana kerroksellista ja elävää kaupunkia.
	Alueidenkäytöllä edistetään elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokkaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilymistä. Ekologisten yhteyksien säilymistä suojelualueiden sekä tarpeen mukaan niiden ja muiden arvokkaiden luonnonalueiden välillä edistetään.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa mahdollistetaan suojelualueiden säilyminen ja ekologiset yhteydet niille.
	Alueidenkäytöllä edistetään luonnon virkistyskäyttöä sekä luonto- ja kulttuurimatkailua parantamalla moninaiskäytön edellytyksiä. Suojelualueverkoston ja arvokkaiden maisema-alueiden ekologisesti kestävää hyödyntämistä edistetään virkistyskäytössä, matkailun tukialueina sekä niiden lähialueiden matkailun kehittämisessä suojelutavoitteita vaarantamatta. Alueidenkäytössä edistetään kyseiseen tarkoitukseen osoitettujen hiljaisten alueiden säilymistä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa edistetään luonnon virkistys- ja moninaiskäyttöä. Erityisesti Helsingin merellisyys nähdään voimavarana sekä luonto- että kulttuurimatkailun kannalta. Hiljaiset alueet säilyvät nykyisen viherverkoston osina.
	Alueidenkäytöllä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä siten, että turvataan luonnonvarojen saatavuus myös tuleville sukupolville. Alueidenkäytössä ja sen suunnittelussa otetaan huomioon luonnonvarojen sijainti ja hyödyntämismahdollisuudet.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaava sisältää riittävät alueveraukset luonnonvaroja korvaavien materiaalien hyödyntämiseen tarvittaville toiminnoille. Yleiskaavan jälkeisessä kaavoituksessa on mahdollista kiinnittää huomiota rakentamisen materiaalitehokkuuteen.
	Alueidenkäytössä edistetään vesien hyvän tilan saavuttamista ja ylläpitämistä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Hulevesien aiheuttamaa paikalliskuormitusta on mahdollista hallita suunnittelulla Helsingin hulevesistrategian mukaisesti. Mm. Meri-Helsinki -teema on nostettu esille.

Erityistavoitteet	Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina. Maakuntakaavoituksessa on osoitettava valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja maisemat. Näillä alueilla alueidenkäytön on sovelluttava niiden historialliseen kehitykseen.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa mahdollistetaan valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen säilyminen, ja otetaan inventoinnit huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina.
	Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät ja yhtenäiset luonnonalueet. Alueidenkäyttöä on ohjattava siten, ettei näitä aluekokonaisuuksia tarpeettomasti pirstota.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa säilytetään ekologisesti ja virkistyskäytön kannalta merkittävä, Helsingille luonteenomainen sormimainen viheraluerakenne.
	Maakuntakaavoituksessa on otettava huomioon vesi- ja rantaluonnon suojelun tai virkistyskäytön kannalta erityistä suojelua vaativat vesistöt.		
	Maakuntakaavoituksessa on luotava alueidenkäytölliset edellytykset ylikunnallisesti merkittävien virkistyskäytön reitistöjen ja verkostojen muodostamiselle. Maakunta-kaavoituksella ja yleiskaavoituksella on luotava alueidenkäytölliset edellytykset seudullisten virkistysalueiden muodostamiselle erityisesti Etelä-Suomessa ja suurilla kaupunkiseuduilla.		
	Maakunnan suunnittelussa on tuettava matkailukeskusten ja -alueiden verkottumista sekä vapaa-ajan käytön vyöhykkeiden kehittämistä niin, että muodostuu toimivia palvelukokonaisuuksia. Ensisijaisesti on kehitettävä olemassa olevia matkailukeskuksia ja -alueita. Alueidenkäytön suunnittelussa matkailualueita tulee eheyttää ja osoittaa matkailun kehittämiselle riittävät alueet.		
	Alueidenkäytön suunnittelussa rantaan tukeutuva loma-asutus on suunniteltava siten, että turvataan luontoarvoiltaan arvokkaiden ranta-alueiden säilyminen sekä loma-asumisen viihtyisyys.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa on osoitettu rantaan tukeutuen sekä loma-asutusta että ympärivuotista asutusta. Luontoarvoiltaan arvokkaita ranta-alueita säilytetään. Loma-asutusta säilytetään etenkin saarissa.
	Maakuntakaavoituksessa on otettava huomioon käyttökelpoiset kiviainesvarat sekä niiden kulutus ja kulutustarve pitkällä aikavälillä sekä sovitettava yhteen kiviaines-huolto- ja suojelutarpeet. Kiviainesten ottoon osoitettavien alueiden on perustuttava arviointiin, jossa selvitetään alueiden luonto- ja maisema-arvot sekä toisaalta soveltuvuus vesi- ja kiviaineshuoltoon.		
	Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet. Pohjavesien pilaantumis- ja muuttamisriskejä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle niistä pohjavesialueista, jotka ovat vedenhankinnan kannalta tärkeitä ja soveltuvat vedenhankintaan.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Maankäytön suunnittelussa otetaan huomioon Helsingin pohjavesialueiden suojelusuunnitelma.
	Maakuntakaavoituksessa on otettava huomioon turvetuotantoon soveltuvat suot ja sovitettava yhteen tuotanto- ja suojelutarpeet. Turpeenottoalueiksi varataan jo ojitettuja tai muuten luonnontilaltaan merkittävästi muuttuneita soita ja käytöstä poistettuja suopeltoja. Turpeenoton vaikutuksia on tarkasteltava valuma-alueittain ja otettava huomioon erityisesti suoluonnon monimuotoisuuden säilyttämisen ja muiden ympäristönäkökohtien sekä taloudellisuuden asettamat vaatimukset.		
	Ilman erityisiä perusteita ei hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön eikä hyviä ja laajoja metsätalousalueita pirstoa muulla maankäytöllä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Peltoalueiden reunojen käyttöönotolla on erityisiä perusteita. Laajoja metsätalousalueita Helsingissä ei ole, mutta virkistyskäytön kannalta arvokkaat ja ekologisesti tärkeät metsäselänteet säilytetään.
Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto		**Liittyy erityisesti yleiskaavan sisältöön**	**Miten kaava toteuttaa tavoitteita (esim. toteuttaa tavoitteistoa/ toteuttaa tavoitteistoa osittain/ ei toteuta tavoitteistoa/ja sanallisesti lyhyesti)**

Yleistavoitteet	Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Liikennejärjestelmä on suunniteltu kokonaisuutena, ja palvelee sekä asutusta että elinkeinoelämää. Yleiskaava tukeutuu raideliikenteen verkostokaupunkiin, ja siinä on osoitettu jalankulkuympäristöt sekä jatkuvat kevyen liikenteen reitistöt.
	Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa kehitetään säteittäisiä pääväyliä ja niitä yhdistäviä poikittaisia yhteyksiä, jotta päästään aidosti verkostomaiseen rakenteeseen.
	Alueidenkäytössä turvataan energiahuollon valtakunnalliset tarpeet ja edistetään uusiutuvien energialähteiden hyödyntämismahdollisuuksia.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Helsingin alueella valtakunnalliset tarpeet liittyvät korkeajännitteisen sähkön ja maakaasun siirtoon, jonka toimintaedellytykset yleiskaava turvaa.
Erityistavoitteet	Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa esitetään useita valtakunnallisesti merkittäviä väyliä, sekä turvataan niiden kehittämismahdollisuudet.
	Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet toteuttaa moottoriväylä välillä Helsinki–Vaalimaa, uudet rautatieyhteydet Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin sekä muita valtakunnallisesti merkittäviä väyliä. Alueidenkäytön suunnittelussa on lisäksi turvattava vesiliikenteen yhteysmahdollisuudet Saimaan vesistöstä Suomenlahteen. Alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa säilytetään mahdollisuudet valtakunnallisesti merkittävien väylien toimimiselle Helsingin alueella.
	Alueidenkäytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiselle. Alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet tavara- ja henkilöliikenteen terminaalien ja matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten. Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa parannetaan julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä kehitetään asemanseuduista eri liikennemuotojen solmukohtia. Vaihto raskaasta raideliikenteestä muihin joukkoliikennevälineisiin helpottuu Pisara-radan myötä.
	Lentoasemien ympäristön maankäytössä tulee ottaa huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, erityisesti lentoesteiden korkeusrajoitukset, sekä lentomelun aiheuttamat rajoitukset. Uusia lentoasemia suunniteltaessa ja olemassa olevia kehitettäessä tulee ottaa huomioon asutus ja muut melulle herkät toiminnot. Alueidenkäytössä on turvattava lentoliikenteen nykyisten varalaskupaikkojen ja lennonvarmistusjärjestelmien kehittämismahdollisuudet sekä sotilasilmailun tarpeet.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Malmin lentokenttä osoitetaan asuntorakentamiselle, jolloin myös nykyisiä lentomelualueita vapautuu maankäyttöön. Helsinki-Vantaan lentokentän toiminta meluesteineen ja korkeusrajoituksineen sekä kentän kehittämismahdollisuudet huomioidaan myös Helsingissä.
	Alueidenkäytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien viestintäjärjestelmien tarpeet hyödyntämällä rakennelmien yhteiskäyttöä ja edistämällä maankäytön tehokkuutta. Teleliikenteen mastojen sijoittumisessa on erityistä huomiota kiinnitettävä maisemallisten arvojen säilyttämiseen.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa mahdollistamalla tavoitteidenmukaisen jatkosuunnittelun.
	Maakuntakaavoituksessa on osoitettava ja muussa alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävät voimajohtojen linjaukset siten, että niiden toteuttamismahdollisuudet säilyvät. Suunnittelussa on otettava huomioon sekä tarpeelliset uudet linjaukset että vanhojen verkostojen parantamisten ja laajentamisten tarpeet. Voimajohtolinjauksissa on ensisijaisesti hyödynnettävä olemassa olevia johtokäytäviä.		
	Alueidenkäytössä tulee varautua uusiutuvia ja jäteperäisiä polttoaineita käyttävien energialaitosten ja niiden logististen ratkaisujen aluetarpeisiin osana alueen energia- ja jätehuoltoa.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa mahdollistamalla HSY:n jätehuollon edellyttämien jätehuoltoalueiden jatkosuunnittelun.
	Maakuntakaavoituksessa on osoitettava tuulivoiman hyödyntämiseen parhaiten soveltuvat alueet. Tuulivoimalat on sijoitettava ensisijaisesti keskitetysti useamman voimalan yksiköihin.		

	Alueidenkäytössä on varmistettava ydinvoimaloiden edellyttämät suojavyöhykkeet sekä varauduttava ydinjätteen loppusijoitukseen.		
	Maakuntakaavoituksessa on varauduttava kaukokuljettamiseen tarvittaviin maakaasu- ja öljyputkien linjauksiin siten, että niiden toteuttamismahdollisuudet turvataan.		
	Edellä mainittuja yhteys- ja energiaverkostoja koskevassa alueidenkäytössä ja alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon sään ääri-ilmiöiden ja tulvien riskit, ympäröivä maankäyttö ja sen kehittämistarpeet sekä lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet ja -alueet sekä maiseman erityispiirteet.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yhteys- ja energiaverkostoja koskevassa maankäytön suunnittelussa on otettu huomioon sään ääri-ilmiöiden riskit ja ympäröivän maankäytön kehittämistarpeet sekä arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet.
Helsingin seudun erityiskysymykset		**Liittyy erityisesti yleiskaavan sisältöön**	**Miten kaava toteuttaa tavoitteita (esim. toteuttaa tavoitteistoa/ toteuttaa tavoitteistoa osittain/ ei toteuta tavoitteistoa /ja sanallisesti lyhyesti)**
Yleistavoitteet	Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Helsinkiä kehitetään seudun ja valtakunnan pääkeskuksena. Riittävät ja monipuoliset rakentamismahdollisuudet, toimiva liikennejärjestelmä sekä hyvä elinympäristö mahdollistavat kilpailukyvyn myös kansainvälisellä tasolla.
	Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa esitetty eheytyvä yhdyskuntarakenne edistää joukko- ja raideliikennettä. Keskustaalueita vahvistetaan monipuolisina asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina.
Erityistavoitteet	Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa on varattu riittävästi uusia rakentamisalueita asuntotuotannon turvaamiseksi. Rakentaminen uusilla alueilla on osoitettu tehokkaaksi, ja nykyisillä tonteilla edistetään täydennysrakentamista.
	Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Alueidenkäytössä tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista. Alueidenkäytön suunnittelulla tuetaan olemassa olevaa kyläverkostoa ohjaamalla rakentamista kylien yhteyteen.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Merkittävä rakentaminen on sijoitettu joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Tiivistyvä kaupunkirakenne parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.
	Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden huomattava täydennysrakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoittuvat lähelle nykyisiä joukkoliikenneyhteyksiä, tai alueille suunnitellaan hyvät joukkoliikenneyhteydet samanaikaisesti maankäytön suunnittelun kanssa.
	Helsingin seudun liikennejärjestelmää tulee kehittää koko seudun kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla siten, että se hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Helsingin liikennejärjestelmää kehitetään osana seudun liikennejärjestelmää. Tukeutuminen joukko- ja raideliikenteeseen hillitsee ilmastonmuutosta. Liikennejärjestelmän kehittäminen kytketään yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja täydennysrakentamiseen.
	Alueidenkäytössä on turvattava edellytykset metroverkoston laajentumiselle länteen ja itään. Alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua raideliikenteen laajentamiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä. Alueidenkäytössä on turvattava Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkeminen osaksi raideliikenneverkostoa. Raideliikenneverkostoa laajennettaessa on otettava huomioon ympäröivä alueidenkäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet sekä maiseman erityispiirteet.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa on osoitettu metroverkoston laajentumismahdollisuudet sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkeminen osaksi raideliikenneverkostoa. Raideliikenneverkostoa laajennettaessa on otettu huomioon lähiympäristön erityispiirteet.

	Alueidenkäytön suunnittelussa on turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa. Yleiskaavassa on osoitettu Helsingin verkostomainen viheraluerakenne sekä yhteydet Nuuksioon ja Sipoonkorpeen. Myös merellisyyden tarjoamia virkistyskäyttömahdollisuuksia kehitetään.
Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet		**Liittyy erityisesti yleiskaavan sisältöön**	**Miten kaava toteuttaa tavoitteita (esim. toteuttaa tavoitteistoa/ toteuttaa tavoitteistoa osittain/ ei toteuta tavoitteistoa /ja sanallisesti lyhyesti)**
Yleistavoitteet	Alueidenkäytöllä edistetään rannikkoalueen, Lapin tunturialueiden ja Vuoksen vesistöalueen säilymistä luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävinä aluekokonaisuuksina. Samalla varmistetaan, että asumisen ja elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytykset säilyvät. Alueiden erityispiirteet tunnistetaan ja alueidenkäyttö sovitetaan mahdollisimman tasapainoisesti yhteen poikkeuksellisten luonnonolojen, luonnon kestokyvyn ja kulttuuriarvojen turvaamiseksi. Samalla tuetaan luonnonoloihin sopeutuneiden omaleimaisten kylä- ja kulttuuriympäristöjen säilymistä ehyinä.	x	Yleiskaava toteuttaa tavoitteistoa rannikkoalueen osalta. Merivisio on ollut osana yleiskaavasuunnittelua. Meri ja ranta-alueet on otettu huomioon virkistyksen, luontoarvojen ja elinkeinojen näkökulmasta.
	Saaristomerellä kiinnitetään huomiota alueen jakaantumiseen rannikko-, väli- ja ulkosaaristoon sekä niiden luonnon, kulttuuriympäristöjen ja asutuksen ominaispiirteiden säilymiseen. Samalla otetaan huomioon elinkeinoelämän ja pysyvän asutuksen tarpeet. Saaristomerellä turvataan kulttuurimaiseman kannalta merkittävien alueiden ja riittävän laajojen rakentamattomien alueiden säilyminen.		
	Maankohoamisrannikolla otetaan huomioon maankohoamisen taloudelliset ja ympäristölliset vaikutukset olemassa olevaa rakennetta uudistettaessa ja uutta suunniteltaessa. Jokien suistoalueilla kiinnitetään erityistä huomiota maiseman ja luonnontalouden erityispiirteisiin. Rakentamisen sijoittelussa turvataan maankohoamisrannikolle ominaisten luonnon kehityskulkujen alueellinen edustavuus.		
	Saamelaisten kotiseutualueen alueidenkäytössä otetaan huomioon saamelaisille alku-peräiskansana kuuluva oikeus ylläpitää ja kehittää omaa kulttuuriaan saamelaisten perinteisten elinkeinojen kehittämisedellytysten turvaamiseksi. Poronhoitoalueella turvataan poronhoidon alueidenkäytölliset edellytykset.		
	Vuoksen vesistöalueella ohjataan matkailua, vesistöjen virkistyskäyttöä ja vesiliikennettä sekä rakentamista ja muuta maankäyttöä siten, että järviluonnon, maiseman ja kulttuuriperinnön erityispiirteet säilyvät.		

Kaavaselostuksen liitteet

Maankäyttötarkastelut ja selvitykset

Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:43). 62 s.

Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:18). 58 s.

Mahdollisuuksien Malmi. Keskusta, lentokenttä, Pukinmäki ja Jakomäki (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:21). 82 s.

Käpylä 2050 – Ideasuunnitelma asemanseudun tiivistämisestä. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:20). 78 s.

Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13) 92 s.

Vuosaaren maankäytön kehittämisperiaatteet (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:14). 42 s.

Itäkeskus 2050 ideasuunnitelma (Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:35) 27 s.

Kaupungin muutos ja kulttuuriympäristöt. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:17). 55 s.

Helsingin kestävä viherrakenne. Miten turvata kestävä viherrakenne ja kaupunkiluonnon monimuotoisuus tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkiekologinen tutkimusraportti (Helsingin yliopisto). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:27). 132 s.

Meri-Helsinki yleiskaavassa. Rannikko, saaristo, meri ja satamatoiminnot. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:15). 62 s.

Ensimmäisen maailmansodan linnoitusvyöhykkeen inventointiselvitys (Museovirasto). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:32). 38 s. (Liite: Kohdeluettelo, ks. oheismateriaali)

Asuinkorttelit kaupunkibulevardien varrella. Rakentamisen konsepteja. (Serum Arkkitehdit Oy). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:28). 133 s.

Kaupunkibulevardien rakenneteknisiä tarkasteluja. Esimerkkejä väyläalueiden kattamisesta. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:30). 29 s.

Kaupunkibulevardien ilmanlaatuselvitys. (Ilmatieteenlaitos). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:29). 81 s.

Korkea rakentaminen Helsingin esikaupunkialueilla. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:19). 22 s.

Helsinkiin tulevan helikopterikentän sijaintipaikkaselvitys (Ramboll). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:34). 38 s.

Karttakysely ja hetket suunnittelijana. Yhteenveto vision ja kaavaluonnoksen välissä käydystä kaupunkilaiskeskustelusta lokakuu 2013–lokakuu 2014. 34 s.

"Hetki suunnittelijana" – Kaupunkilaisten huomioita ja tarkennuksia Helsingin tulevaisuudesta karttakyselyssä (Timo Kopomaa). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:31). 29 s.

Vuorovaikutusraportti II, 25.11.2014. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:37). 21 s.

Vaikutusarviointiraportit

Luontovaikutusten arviointi (Ramboll Oy). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:39). 118 s.

Alustavia Natura-arvioinnin suuntaviivoja 2.10.2014 (Ramboll). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:26) 14 s.

Yleiskaavan ilmastovaikutusten arviointi (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:42). 18 s.

Kaupunkibulevardien tavoitelähtöinen vaikutusten arviointi (WSP Finland Oy). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:25). 82 s.

Kaupallisten vaikutusten arviointi (FCG). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:23). 60 s.

Yleiskaavan ihmisiin kohdistuvat sosiaaliset ja viihtyisyyteen liittyvät vaikutukset (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:16). 58 s.

Yleiskaavaluonnoksen KARVI-arviointi. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:36). 11 s.

Yleiskaavan mukaisen raideliikenneverkon vaikutukset alueiden saavutettavuuteen. (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:41). 22 s.

Yleiskaavatyöhön liittyvä oheismateriaali

Helsingin luoteisosan liito-oravakartoitus 2014, (Esa Lammi ja Pekka Routasuo). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:40). 34 s.

Helsingin lepakkolajisto ja tärkeät lepakkoalueet vuonna 2014 (Wermundsen Consulting Oy). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:38). 74 s.

Kohdeluettelo Helsingin ensimmäisen maailmansodan linnoitusvyöhykkeen inventointiselvityksestä (Museovirasto). (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:33). 235 s.

Yleiskaavatyön aiempi valmisteluaineisto

Visio 2050 liiteraportteineen

Visio 2050: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:23. http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2013-23.pdf

Yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma liiteraportteineen

Helsingin yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma. 13.11.2012. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2012:2. http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2012-2.pdf

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma. Luonnos 22.10.2013. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto, 2014. 54 s. (Kslk 3.6.2014).

Lähdeluettelo

Yleiskaavatyöhön liittyvät muut suunnitelmat ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Ympäristöministeriö. Valtioneuvoston päätös Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 30.11.2000 sekä niiden tarkistamisesta 13.11.2008.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. RKY 2009 -inventointi. Museovirasto, RKY-sivusto 9.10.2014, (http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx)

Uudenmaan maakuntakaavat. Uudenmaan liitto.

- Uudenmaan maakuntakaava
- Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava
- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava
- Uudenmaan 3. vaihemaakuntakaava
- Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava (valmisteilla)

Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E 114 - 2012. 132 s.

Kotikaupunkina Helsinki – Asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelma 2012. Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja. 2012:21. 84 s.

Pohjoiset suurkaupungit: Yhdyskuntarakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla. Söderström, Panu, Harry Schulman & Mika Ristimäki (toim.) (2014). Suomen ympäristökeskuksen julkaisuja 2. 312 s.

Tuulivoimaloiden sijaintipaikkaselvitys. Vastaukset lausuntoihin ja mielipiteisiin sekä toteuttamisen vaikutusten arviointi. Kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2002:14. 34 s.

Helsingin kaupunkikaavan ilmastovaikutukset. Päästöskenaariot 2035 ja 2050 (HSY 2014). 44 s.

Malli ilmanlaadun huomioon ottamiseksi suunnittelussa. HSY 20.12.2013. Päivitetty 3.6.2014. 37 s.

Liikennetiedon visiot. Risto Linturi ja Ossi Kuittinen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 42/2014. 98 s.

Automaattisen liikenteen metropolivisio. Sovelto Oy, Automaattisen liikenteen metropolivisio -työryhmä, Risto Linturi. Loppuraportti 17.5.2013. 43 s.

Pienyritysten toimintamahdollisuuksien tukeminen Östersundomin kaavoituksessa. Kaupunkitutkimus TA Oy & Sito Oy. 2012. 91 s.

Helsingin kauppakamari, Kaupunkitutkimus TA 2014. Helsingin seudun toimialakatsaus. 30.9.2014. 16 s.

Metropolialueen talous, näkökulmia kaupunkitalouden ajankohtaisiin aiheisiin. Loikkanen, Laakso, Susiluoto (toim). (2012). Helsingin Kaupungin tietokeskus 2012. 444 s.

Helsingin luontodirektiiviin kuuluvien hyönteisten selvitys 2014. (Ympäristötutkimus Yrjölä). 17 s.

TYÖRYHMÄ:

Rikhard Manninen, yleiskaavapäällikkö

Marja Piimies, yleiskaava-arkkitehti

Essi Leino, vs johtava yleiskaavasuunnittelija

Anne Karlsson, johtava yleiskaavasuunnittelija, kaupan, palveluiden ja elinkeinojen asiantuntijuus, (03/2014 asti)

Satu Tarula, yleiskaavasuunnittelija, alueanalyysit, vaikutusten arviointi

Salla Ahokas, yleiskaavasuunnittelija, alueanalyysit

Douglas Gordon, arkkitehti, kansainvälisten asioiden asiantuntijuus

Jaakko Kaarala, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

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

Terhi Kuusisto, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Esko Lauronen, yleiskaavasuunnittelija, kaupunkitalouden asiantuntijuus

Virpi Mamia, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Jussi Mäkinen, yleiskaavasuunnittelija, väestönkasvu, paikkatiedot

Tapani Rauramo, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Heikki Salmikivi, yleiskaavasuunnittelija, alueanalyysit

Christina Suomi, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Alpo Tani, yleiskaavasuunnittelija, energia, ilmastonmuutos ja ekotehokkuus

Crista Toivola, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Elina Luukkonen, yleiskaavasuunnittelija, kaupan palveluiden ja elinkeinojen asiantuntijuus

Tomi Jaskari, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Esa Kangas, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Hanna Käyhkö, yleiskaavasuunnittelija, saavutettavuusanalyysit

Kati Kivelä, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, teknistaloudellinen asiantuntijuus

Matti Kivelä, toimistopäällikkö, liikennejärjestelmät

Pihla Melander, liikenneinsinööri, liikennejärjestelmät

Ulla Tapaninen, kansainvälisen logistiikan asiantuntija

Riitta Salastie, arkkitehti, kulttuuriympäristöt

Heikki Mäntymäki, viestintäpäällikkö, viestintä ja vuorovaikutus

Maija Mattila, vuorovaikutus